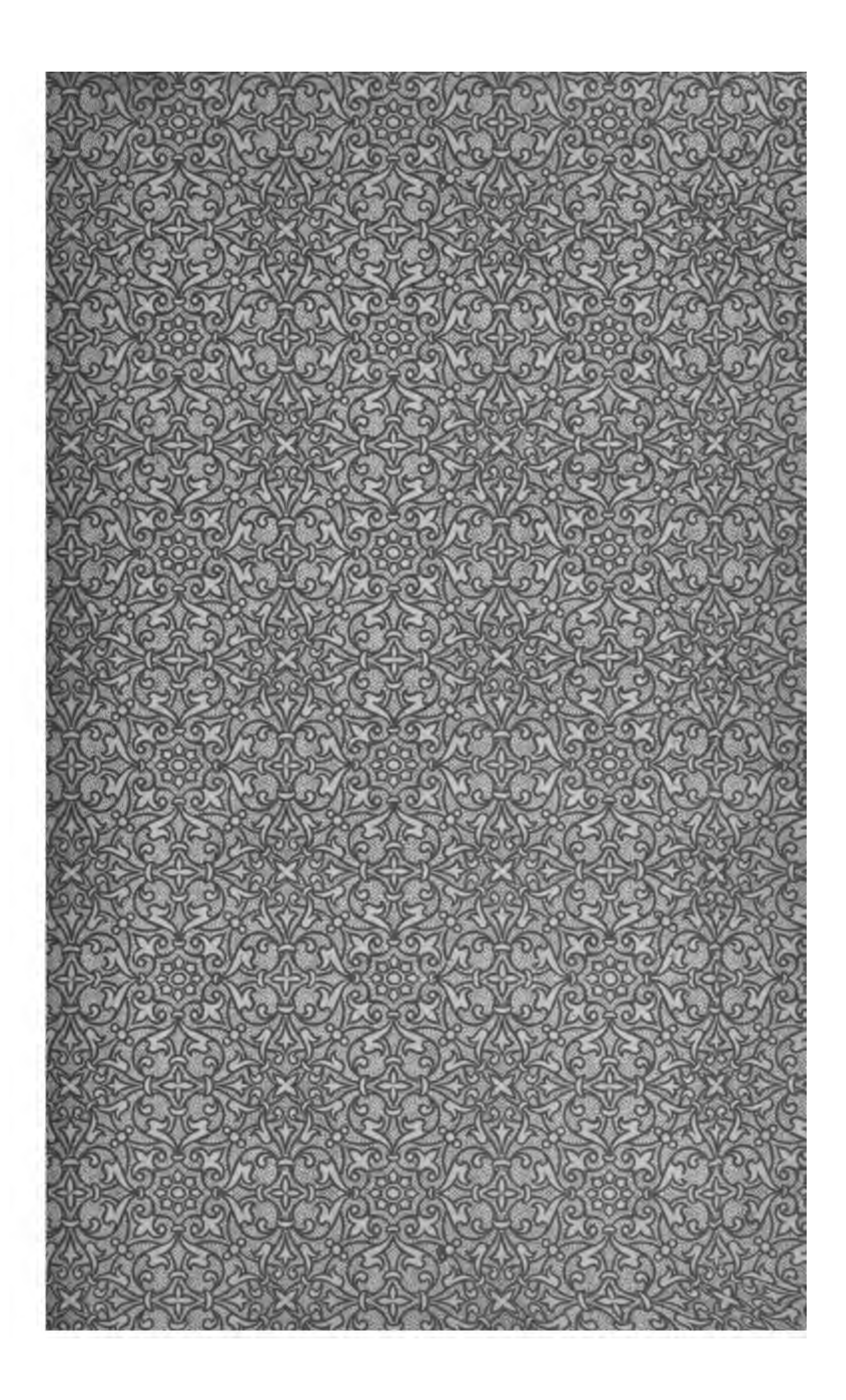
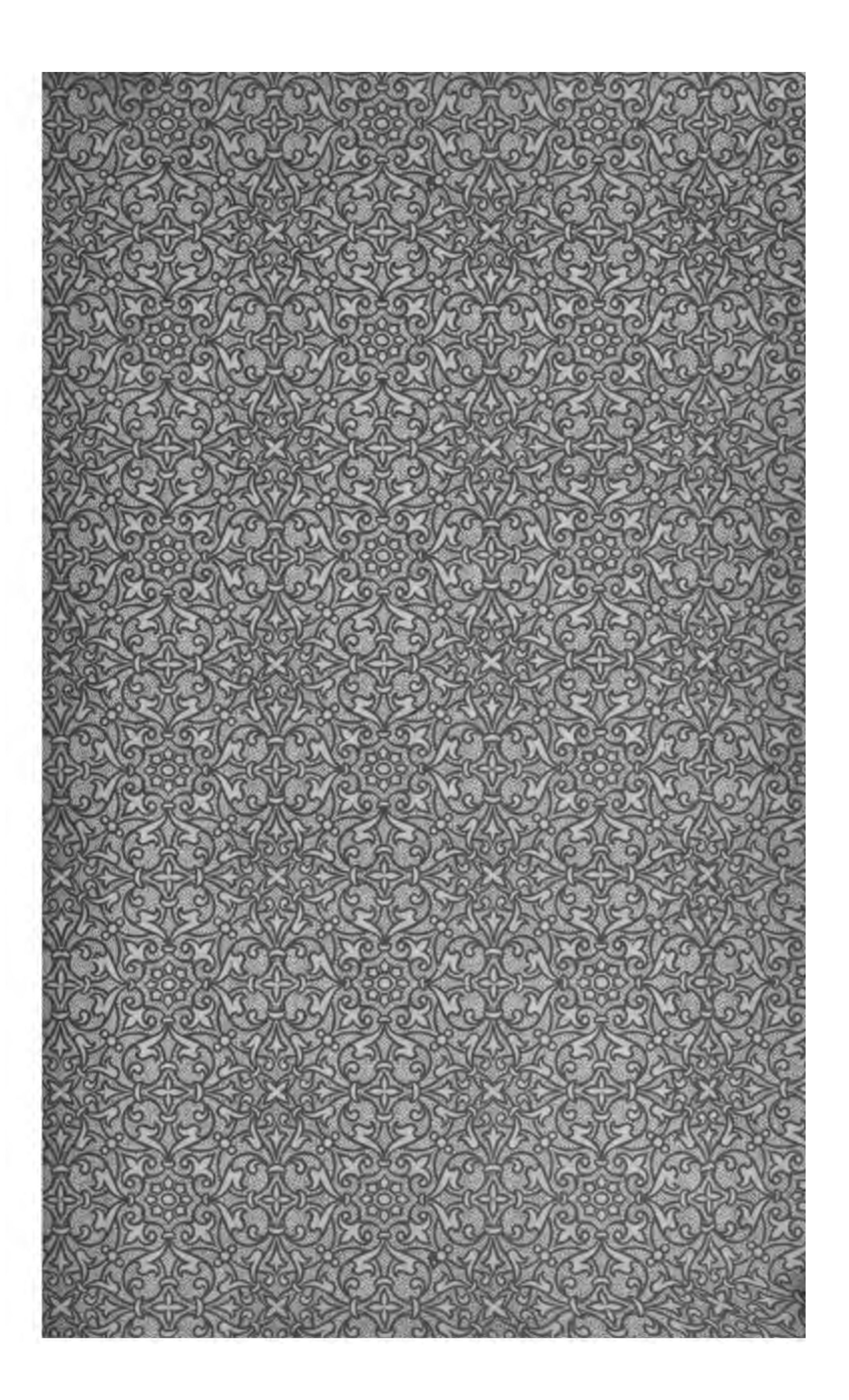




# Das

# Eisenbahnwesen

auf der

# Balkan-Halbinsel.

---

Eine politisch-volkswirthschaftliche Studie

von

**Dr. Radoslave M. Dimtschoff.**

---

Mit einer Karte und 27 Tafeln.

---

**Bamberg.**
C. C. Buchner Verlag
Inhaber Rudolf Koch.
1894.





Stahel'sche k. Hofbuchdruckerei, Würzburg.

# Vorrede.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in den Balkanstaaten ist allerwärts in Europa stets mit grosser Aufmerksamkeit verfolgt worden. Die Möglichkeit, über dasselbe sich eingehender zu informiren, ist aber sehr erschwert, indem man nur vereinzelte Untersuchungen und zerstreute Notizen besitzt. Herr Dr. *R. Dimtschoff*, ein junger Bulgare, der ausser in Paris an der Universität in Berlin und auch an der hiesigen Hochschule mehrere Semester seine Studien machte, hat sich der Aufgabe unterzogen, eine Gesammtdarstellung des Eisenbahnwesens auf der Balkanhalbinsel sowohl nach der geschichtlichen als descriptiven Seite zu geben. Die fleissige Arbeit, mit deren erstem Theil *D.* hier den staatswissenschaftlichen Doctorgrad sich erworben hat, dürfte dem Publikum nicht unwillkommen sein. Bei den grossen sprachlichen Schwierigkeiten, welche Dr. *Dimtschoff* zu überwinden hatte, muss allerdings der Darstellung manches zu Gute gehalten werden.

Würzburg, den 10. Juni 1894.

**Prof. G. Schanz.**



# Inhalt.

Seite

## I. Theil.

### Geschichte der Balkaneisenbahnen.



## II. Theil.

### Spezielle Darstellung des gegenwärtigen Standes der Eisenbahnen auf der Balkanhalbinsel.

## I. Theil.

# Geschichte der Balkan-Eisenbahnen.

# I. Der Stand der öffentlichen Arbeiten in der Türkei während des Pariser Kongresses.

Mit der Hilfe Frankreichs und Englands vor dem Erbfeinde gerettet, hat sich die Türkei unmittelbar nach dem Krimkriege unter die Vormundschaft West-Europa's gestellt. Die Zulassung der Türkei zu dem politischen Konzerte der Grossmächte hatte die Annahme der europäischen Kultur von derselben zur Voraussetzung [1]). Unter der Leitung Englands und Frankreichs wollte man die Türkei modernisieren und kräftigen. Es begann ohne Zweifel in Konstantinopel eine Zeit der Reformen. Man wollte alles haben, was Europa reich und mächtig machte. Der Krieg war lange noch nicht beendigt, als am 9. September 1854 der Rath des Tanzimats bezüglich der Eisenbahnen folgendes veröffentlichte:

„Une des améliorations les plus importantes, et qui contribuera le plus au développement des ressources de l'empire est sans contredit l'établissement de voies de communications sur le continent de l'empire . . . Pour arriver à ce résultat, il faut établir de grandes artères de communications, c'est-à-dire un réseau de chemins de fer, qui partant des contrées agricoles du pays, viendront aboutir aux mers, en parcourant les provinces les plus productives de la Turquie, ou qui serviront à relier les

---

[1]) *Engelhardt,* Les droits d'intervention et la Turquie.

lignes de communications de ce pays à celles de l'Europe . . . Après de mûres (sic) réflexions, il (le Conceil du Tanzimat) a reconnu que le chemin de Constantinople à Belgrade était le plus important sur tous les rapports, importance qu'augmentent encore les circonstances actuelles . . . . ." [1]).

In dieser schwierigen Zeit des Krieges mit Russland war der Rath des Tanzimats sogar mit Detail-Fragen beschäftigt. Er schlug für die Herstellung eines planmässigen Kommunications-wesens folgende Kunststrassen der europäischen Türkei vor:

## I. Eisenbahnen.

1) Konstantinopel, Adrianopel, Philippopel, Sofia, Nisch, Kruschewatz, Semendria, Belgrad;
2) Adrianopel, Burgas, Provadi;
3) Varna, Provadi, Schumla, Rasgrad, Rustschuk (Anschluss nach Bukarest).

## II. Strassen.

1) Schumla, Silistra;
2) Sofia, Lom, Nikopel;
3) Nissa-Widdin;
4) Samokow-Köstendil, Üsküb, Prisrend, Scutari und bis zum Meer;
5) Salonichi, Istib, Üsküb, Pristina, Novibazar, Sarajewo, Trawnik, Banjaluka;
6) Salonichi, Florina, Bitolja (Monastir), Ochrida, Struga, Elbassan, Durazzo;
7) Platamona, Larissa, Trikala, Janina, Argyrokastron, Avlona [2]).

Nach dem Beispiele der europäischen Staaten äusserte sich der Rath des Tanzimats zu Gunsten der Privatunternehmungen und erklärte weiter, dass die sich interessierenden Gesellschaften innerhalb 6 Monaten vom 1. Oktober 1855 an von den bezüglichen

---

1) Annuaire historique 1856.

2) *Perrot*, Itinéraire de la Turquie d'Europe, Paris 1855.

*Ami-Boué*, Sur l'établissement de bonnes routes et surtout de chemins de fer dans la Turquie d'Europe, Vienne 1852.

Bedingungen Kenntnis nehmen könnten. Bei der damaligen sprichwörtlichen Faulheit der türkischen Staatsmänner ist es leicht, die eigentlichen Urheber dieser fieberhaften Thätigkeit zu erkennen.

Seit den dreissiger Jahren dieses Jahrhunderts hatte das englische Unterhaus einem Ausschusse die Aufgabe übertragen, die geeignetsten Mittel für die Herstellung einer schnellen und sicheren, leichten und regelmässigen Verkehrsverbindung zwischen Grossbritannien und Indien ausfindig zu machen. Es handelte sich um zwei Linien; entweder sollte der Weg von dem Mittelmeere nach Bombay über Aegypten — von Alexandrien nach Suez — und dann durch das Rothe Meer nach dem Indischen Ocean oder über Syrien — von Antiochien und Bir — bis zum Persischen Meerbusen gehen. Bei der von dem Ausschusse veranstalteten Untersuchung, an der sich viele Ingenieure, Gelehrte, Officiere verschiedener Gattung, Kaufleute, Diplomaten etc. beteiligten, zeigte sich Capitän Chesney als der bedeutendste Anhänger der zweiten Linie. Dieser Mann unterbreitete der türkischen Regierung, während des Krimkrieges, einen Entwurf für eine Eisenbahnverbindung einerseits von Scutari nach Bassora und Indien und anderseits von Konstantinopel nach West-Europa [1]).

Nicht weniger als England war auch Oesterreich an dieser Sache beteiligt.

Die von dem Spekulationsgeiste der Engländer ausgegangene Idee erfüllte die wackeren Türken, welche wie Barbaren und Kinder, auf das Neue und Wunderbare versessen waren, anfangs mit ungemeinem Entzücken. Leider zeigten sie jedoch nach Art der Barbaren und im Gegensatze zu Kindern auch ein grenzenloses Misstrauen gegen alles, was sie nicht kannten, oder nicht begreifen konnten. So fing man denn allmählich im Divan an, die Eisenbahnfrage von einem ganz anderen Gesichtspunkte aus als dem des erleichterten Verkehrs zu betrachten. „Die Franken werden unser Land genau ausspionieren“, hiess es, „und dann ihre Heeresmassen bequem auf den von ihnen angelegten Schienenstrassen bis Konstantinopel vorschieben. Ist es nicht erwiesen, dass gerade die Unkultur und Unwegsamkeit unserer Territorien,

---

1) *Chesney*, Expedition for the survey of the Rivers Euphrates and Tigris. London 1850.

in denen der Feind seinen ganzen Kriegsbedarf mit sich schleppen oder verhungern muss, uns wiederholt vor der Invasion des moskowitschen Giaurs geschützt hat?" Diese einleuchtende Ansicht drang durch, und man beschloss unter tausend Vorwänden jede Zumuthung, Strassen zu bauen, entschieden von der Hand zu weisen. Nichtsdestoweniger wahrte man sorgfältig den Schein, um als Kulturvolk zu gelten und diskutierte demgemäss jahraus jahrein die Eisenbahnfrage, wobei man aber immer nur so weit vorging, dass man zu guter Letzt mit irgendeinem mehr oder minder triftigen Einwurfe die Verhandlungen abbrechen konnte. Uebrigens zeigten sich dergleichen Negociationen durchaus nicht so unfruchtbar, wie man das glauben möchte; der eine oder der andere Minister mochte dabei wohl einen recht hübschen Gewinn erzielen, indem er, um sich erweichen zu lassen, von dem industriellen Speculanten ganz artige Geschenke im baarem Gelde annahm. Der glückliche Koncessionär dachte nun selbst freilich nicht entfernt daran, die Bahn in Angriff zu nehmen, sondern suchte seinen Vertrag an irgendeine Kapitalistengesellschaft zu verkaufen. Mit dieser begannen dann die Türken aufs neue zu häkeln und zu mäkeln und bestrebten sich mit allerlei Spitzfindigkeiten, die Sache gehörig in die Länge zu ziehen. Da handelte es sich um Zinsgarantien, um Abtretung von Grundeigenthum längs der Bahn, um die Ausbeute der Staatsforsten und tausend andere Dinge, die für das Gelingen notwendig, leider aber nicht mit verschiedenen Paragraphen der türkischen Gesetzbücher in Einklang zu bringen waren. So zog man die Angelegenheiten jahrelang hin, und es sind Fälle bekannt, dass sonst ganz vernünftige Leute, welche sich lukrative Spekulationsideen in den Kopf gesetzt hatten, unter den Tantalusqualen des vergeblichen Hoffens und Harrens buchstäblich zu — Narren geworden sind [1].

Unter solchen Umständen konnte von der Herstellung eines planmässigen Eisenbahnnetzes seitens der türkischen Regierung keine Rede sein. Wie alles andere in der muhammedanischen Türkei, überliess man auch diese Sorge dem allmächtigen Allah!

---

[1]) Vergl. die Korrespondenz des „Journal des Débats", der „Augsb. all. Z.", „La Turquie" u. s. w. aus dieser Zeit.

So kam es, dass die schwache türkische Regierung nach jedem Besuche irgendwelchen Botschafters die Eisenbahnentwürfe änderte. Das war auch der Fall bei dem Bau der oben erwähnten Linie Konstantinopel-Belgrad. Da man sich in der damaligen schweren Zeit (1854) in Konstantinopel genötigt sah, dem österreichischen Hofe gefällig zu sein, stimmte der Tanzimatrath bei der Anwesenheit des österreichischen Gesandten der Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Wien und der türkischen Hauptstadt zu. Die österreichische Regierung beeilte sich, bei dem befreundeten Fürsten Serbiens jede Schwierigkeit bei der Ausführung dieses Projectes zu beseitigen. Die fürstliche Regierung schickte zur Bereisung derjenigen Linie, welche zum Bau einer Eisenbahn die wenigsten Schwierigkeiten bieten werde, den Landesbaudirektor ab, der bei seiner Rückkehr den erfreulichen Bericht erstatten konnte, dass ein solcher Schienenweg ununterbrochen durch Flussthäler, besonders durch das Thal der Morawa mithin mit sehr geringen Terrain-Schwierigkeiten bis an die bulgarische Grenze gezogen werden könne. Nach einigen Monaten (November 1856) trat der Direktor der Franz-Joseph-Orientbahn, Graf Zichy Ferraris, bei der serbischen Regierung in Bezug auf den eventuellen Bau einer Eisenbahn durch Serbien mit seinen Propositionen hervor, deren wichtigste war, dass er eine Zinsgarantie von $7^1/_2$ Proc. (davon ein Fünfteil zur Amortisation) begehrte [1].

---

## II. Die Eisenbahn Tschernavoda-Küstendsche.

Nach dem Pariser Frieden brauchte man am Bosporus keine Hilfe von Oesterreich mehr und warf den obigen Eisenbahnentwurf, wie alle übrigen des genannten Tanzimatsraths „in den Sack" hinein. Die Engländer anderseits aber waren zu wenig kosmopolitisch, als dass sie bei der Durchführung ihres ursprünglichen Planes, die in Rede stehende Bahn behufs des Anschlusses an die einmal projectierte grosse asiatische Bahn über Bagdad nach Indien zu bauen, dem mitteleuropäischen Handel hätten in die Hände arbeiten

[1] Vgl. Die Korrespondenz der „Augs. All. Z." aus Belgrad v. 1856.

sollen. Nachdem die Engländer diesen grossartigen Plan — die Eisenbahnverbindung Indiens mit Europa — aufgegeben hatten, verwendeten sie, wie zu erwarten war, ihren Einfluss auf die Pforte, um die Herstellung einer Eisenbahn zwischen der Donau und dem Schwarzen Meere herbeizuführen. Der gewaltige Strom, welcher zuerst die West- und Südgrenze Rumäniens bildete und als Nordgrenze der Türkei diente, erfüllte die günstigsten Vorbedingungen der Schifffahrt durch sein schwaches Gefäll (von Verceorova an 35,8 m auf 955 km, d. h. etwas über 3,7 cm auf 1 km), seine geringe Geschwindigkeit (0,64 m bei Niederwasser), seine breite und mit Ausnahme weniger Stellen, welche nicht fortwährend 2 m Wasserhöhe haben, tiefe Fahrrinne. Zahlreiche stets zugängliche Landungsplätze finden sich an seinen Ufern, die zwei reichlich producierende Hinterländer haben. In dieser Zeit (1857) aber konnten englische Schiffe die Hafenplätze der Donau nicht berühren, weil die Donaumündungen noch nicht reguliert waren. Zwar war nach dem Pariser Frieden 1856 eine europäische Kommission mit der Regulierung beauftragt worden, doch hoffte man damals zu wenig von dieser Kommission.

Unter dem englischen Drucke und ausschliesslich im englischen Interesse konzessionierte die türkische Regierung im Jahre 1857 einer englischen Gesellschaft den Bau der ersten Eisenbahn, die von Tschernavoda ausgehend, in Küstendsche die Donau mit dem Schwarzen Meere verbinden sollte. Die 64 km. lange Eisenbahnlinie zog sich durch ein vollständig wüstes Land. Dieselbe Gesellschaft übernahm die Herstellung eines guten Hafens bei dem Golf von Küstendsche. Die türkische Regierung garantierte eine gute Rente des verwendeten Kapitals, ohne dass ihre Zustimmung bei der Höhe desselben nothwendig war. Am ersten November 1860 eröffnete man mit grossem Pomp die schmale Eisenbahnlinie. Die nothwendigste Bedingung aber für das Gelingen des Betriebes wurde vernachlässigt: die Hafenbauten von Küstendsche waren lange noch nicht hinreichend weit vorgeschritten, um den vor Küstendsche ankernden Schiffen eine genügende Sicherheit zu gewähren. Der starke Getreidehandel, auf welchen die Bahn hauptsächlich angewiesen war, schlug daher nach wie vor den alten unbequemen Weg über Sulina ein. Obgleich die Errichtung eines Eilzuges und einer ausserordentlichen Packetbootlinie auf der Donau

und im Schwarzen Meere die Verbindung zwischen Konstantinopel und Oesterreich beschleunigt hatte, konnte dies alles zu wenig zum Fortschritt des Betriebes beitragen. Bei den schwachen Einnahmen konnte die Gesellschaft die Kosten des Betriebes selbst nicht decken. Aber das, was die Bahn nicht leisten konnte, hoffte man, und zwar mit Recht, von dem Sultan zu erlangen. Nach der orientalischen Auffassung ist aber das Versprechen eine Höflichkeit, dagegen lange noch nicht eine Verbindlichkeit. Als daher die Gesellschaft die Leistung der festgesetzten Garantie von der türkischen Regierung forderte, und die letztere die schwere Last dieser unergiebigen Unternehmung erkannte, waren jahrelang sich fortsetzende Streitigkeiten zwischen der Gesellschaft und der Regierung die Folge dieses Missverständnisses. Erst mit der Abtretung der Provinz Dobrudscha an das Königreich Rumänien konnte sich der Sultan von dieser unangenehmen Gesellschaft befreien.

Inzwischen wurde, bevor noch der Berliner Kongress zusammengetreten war, ein Schiedsgericht gebildet, welches über diese Angelegenheit entscheiden sollte. Das Schiedsgericht verurtheilte die Türkei zur Bezahlung der 180.000 Pfund St., die sie für die genannte Eisenbahn schuldete. Da man aber nicht hoffen konnte, von der Türkei etwas herauszubringen, während man wusste, dass Rumänien seinen Verpflichtungen immer nachgekommen war, wandte sich England mit seiner Forderung sogleich nach der Abtretung Dobrudscha's an Rumänien. Die brittischen Staatsmänner schienen sich gesagt zu haben: „Wir verlangen von dem, der geben kann, und nicht von dem, der uns schuldet", und richteten an ihren Vertreter in Rumänien eine ungemein scharfe Note [1]), worin sie die rumänische Regierung zur sofortigen Tilgung jener türkischen Schuld aufforderten. Zwar hatte die rumänische Regierung nach Art X. des Berliner Vertrages gegenüber der Tschernavoda — Küstendsche Eisenbahn-Gesellschaft dieselben Rechten und Pflichten, welche die türkische Regierung hatte; allein das bedeutete noch nicht, dass sie die alten Schulden der Türkei zu bezahlen habe. Natürlich erklärte die rumänische Regierung gleichzeitig, dass sie sich nicht bewusst sei, etwas zu schulden, und dass sie seiner Zeit

---

[1]) *Mr. White*, Report of the Kingdom of Roumania, in State-Papers of 1883 Vol. XXVIII.

nicht einmal von dem Zusammentreten des Schiedsgerichtes in Kenntnis gesetzt worden sei. In dieser für die rumänische Regierung so schwierigen Zeit, als russische Ränke einen Krieg mit dem noch unmündigen Nachbar — Bulgarien — vorbereiteten [1]), war die Drohung des ausserordentlichen Gesandten Englands, M. White, sehr fühlbar, sogar gefährlich. Es ist ein interessantes Beispiel zur Charakterisierung der englischen Orientpolitik. — Ja, nicht umsonst liest man in dem Manschester Guardian vom Ende März 1876: „Die Politik unserer Regierung ist und muss durch die Sorge für unser Interessen bestimmt werden. Wir dürfen in dem Kampfe zwischen Russland und der Türkei nicht ausser Acht lassen, dass wir im ersteren Lande einen Abnehmer von Baumwollfabrikaten im Werthe von 700.000 Pfund Sterling besitzen, in der Türkei aber Baumwollfabrikate im Werthe von 7.300.000 Pfund Sterling absetzen".

So gedrängt, entschloss sich die rumänische Regierung ein für allemal diesem Ueberbleibsel türkischer Wirthschaft kurz ein Ende zu machen: im Jahre 1882 kaufte sie die Eisenbahnlinie Tschernavoda-Küstendsche für 640.000 Pfund Sterling, das heisst, für 200.125 Mark per Kilometer einschliesslich des Betriebsmaterials.

---

## III. Die Linie Rustschuk-Varna [2]).

Schon im Anfange des Jahres 1857, bevor man den Bau des Eisenbahnrumpfes Tschernavoda-Küstendsche begonnen hatte, tauchte in den militärischen Kreisen Konstantinopels der Gedanke einer Eisenbahn-Verbindung zwischen der Hauptstadt und der von dem russischen Eindringen bedrohten Donauprovinz auf. Diesem strate-

---

1) *Leonoff*, Documents secrets de la diplomatie russe etc. Berlin 1893.

2) Mémoires et documents pour le chemin de fer Roustschouk—Varna, Paris 1884.

Correspondence respecting the claims of the Roustschuk and Varna Railway Company under Article X of the treaty of Berlin, in State Papers of 1884 vol. XXVIII.

gischen Plane gemäss beauftragte man den Herrn Layard [1]) mit dem Bau einer Eisenbahn, die in irgend einem Punkte der Donau ihren Anfang haben, dann Varna, Schumla, Burgas, Adrianopel mit einer Zweiglinie nach Enos, und Konstantinopel verbinden sollte. Nach der Abfahrt Layard's, der in London die nothwendigen Kapitalien für die Ausführung der Unternehmung zusammenbringen musste, hörte man nichts mehr von dieser Eisenbahnlinie und damit verschwand auch der grossartige Plan selbst.

Genau ein Jahr nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie Tschernavoda-Küstendsche, im September 1861, kündigte ein Firman des Sultans den Bau einer Eisenbahnlinie an, die Rustschuk an der Donau mit Varna an dem Schwarzen Meere verbinden sollte. Wie leicht zu errathen ist, bedeutete ein solcher isolierter Rumpf im Grossen und Ganzen die Wiederholung des alten englischen Planes, zu dessen Ausführung die Eisenbahnverbindung Tschernavoda-Küstendsche der erste Schritt war. Nachdem man sich mit der Eröffnung dieser Bahn getäuscht sah, wählte man, weil man sich unfähig fühlte, die nothwendigen Hafenbauten bei Küstendsche auszuführen, den Hafen von Varna, den man mit weniger Kosten zu verbessern hoffte. Natürlich waren für diese Bahn türkischerseits die militärischen Gesichtspunkte von einem grossen Gewicht, weil damit die innere Kommunikation des berühmten strategischen Vierecks erleichtert wurde. Anderseits winkte dieser Bahn vom Gesichtspunkte des Handels eine unvergleichlich bessere Zukunft. Wenn auch isoliert, war diese Bahn von einer grossen Wichtigkeit für den internationalen Verkehr. Sie versprach einen Einfluss auszuüben, der stark genug war, den ganzen damals in den Richtungen über Marseille, Triest und die Donau gespaltenen Verkehr nach dem Donauwege hinzuziehen. Die Zeitersparniss, welche durch die Bahnstrecke Rustschuk-Varna gegen die damals benützte Donau abwärts gehende Dampfschifffahrtsverbindung gewonnen werden konnte, betrug 68 Stunden, und wenn man noch hinzunahm, dass die Reisekosten sich von Wien nach Konstantinopel über Varna um 80 bis 90 Mark geringer stellten, als über Triest, so konnte es keine unbegründete Hoffnung sein, dass der Personenverkehr

---

[1]) Vgl. „Railway Times", Januar 1857; ferner Railway in Turkey, in „Chambers Journal", No. 29—37, 1858.

über Triest sich fast auf nichts reduzieren musste. Selbst für Paris und London war die Verbindung mit dem Orient über die Donau schneller und billiger als die über Marseille. Man hoffte auf eine jährliche Frequenz von 50.000 Personen (es war dieses die aus den Listen der Dampfschifffahrtsgesellschaften zusammengestellte Zahl), sowie auf den grösseren Theil des Waarenverkehrs mit ganz Mittel- und Westeuropa, und auf den Getreidetransport der Donauniederung.

Zwei Jahre nach dem Erscheinen des obengenannten Firmans, im Oktober 1863, schloss der türkische Gesandte in London, Musurus Pascha mit einer englischen Gesellschaft eine eigenthümliche, man kann sagen Pauschalkonvention, welche nach der Zustimmung des Sultans definitiv wurde. Der Hauptunternehmer Herr William Gladstone in London verpflichtete sich, binnen eines Zeitraumes von drei Jahren die Bauten der Eisenbahnlinie Rustschuk-Varna zu beendigen, und als Garantie eine Million Francs in der türkischen Staatskasse zu hinterlegen. Ueber die Art und Weise des Baues war fast gar nichts gesagt; die türkische Regierung hatte in dieser Zeit noch kein einziges Gesetz über die Verkehrswege überhaupt, ausgenommen einige Sätze des Korans [1]). Es war nur bestimmt, dass die Bahn eingeleisig sein sollte und dass die Baukosten in keinem Falle 2.000.000 Pfund Sterling überschreiten dürften. Nach gegenseitiger Verständigung mit den Unternehmern wurde die Gesellschaft mit 45.000 Aktien konstituiert, von denen sich die Türkei 9000 vorbehielt, während die anderen 36.000 Aktien in England untergebracht werden sollten. Die Konzession sollte 99 Jahre dauern. Die Regierung verpflichtete sich, als Subvention für die erste Periode von 33 Jahren 140.000, für die zweite von ebenfalls 33 Jahren 120.000, endlich für die letzte Periode von einem gleichen Zeitraume 100.000 Pfund Sterling pro Jahr beizusteuern. Die Aktien wurden das Stück zu 20 Pfund Sterling emittirt, wovon der vierte Theil sofort zu erlegen, der Rest in drei sechsmonatlichen Raten einzuzahlen war. (Dieser Rest wurde aber, wie wir später sehen werden, nie eingezahlt,

---

[1]) *Aristarchi-Bey*, Legislation ottomane ou Recueil des lois, réglements, ordonances, traités, capitulations et autres documents officiels de l'Empire Ottoman, 4 Vol. Constantinople 1873—74.

weil die Art und Weise des Baues nicht mehr forderte.) Fünf Procent waren garantiert. — Nach Beendigung der Bahn, und nachdem dieselbe dem Betrieb übergeben sein würde, sollten 6 Prozent gezahlt werden.

Mit dem Anfange des Frühlings 1864 begannen die Bauten mit einer für den Orient wirklich ausserordentlichen Schnelligkeit. Bei der Anlage der Bahn wurden die lokalen Bedürfnisse der Provinz zu wenig berücksichtigt, so dass selbst Schumla und Rasgrad vernachlässigt wurden: Die Bahn ging bis 18 Kilometer östlich von Schumla und 8 Kilometer östlich von Rasgrad. Die 224,65 Kilometer lange Eisenbahn berührte, mit Ausnahme ihrer Endstationen Rustschuk und Varna, keine Stadt, selbst kein Dorf, wenn man nicht das am Hohlwege des Dewna-See befindliche kleine Städtchen Prowadia mit einer Bevölkerung von kaum 7000 rechnen könnte. Die einzigen Terrainsschwierigkeiten bot der Drewna-See vor dem Thore Varna's; übrigens passierte die Bahn ein mit Urwald bedecktes flachhügeliges Land, das sogenannte Deli-Orman. Keine Tunnels, keine bedeutenden Brücken oder irgendwelche grosse Bauarbeiten waren nöthig. Unter dem Zwange der türkischen Paschas wurden fast alle Erdarbeiten von der Landesbevölkerung unentgeltlich ausgeführt. Noch mehr, selbst Geld wurde von der armen Bevölkerung ausgepresst. Von einer Entschädigung der Grundbesitzer bei den nothwendigen Grundenteignungen war keine Rede [1]). Die sonst mit grossen Unannehmlichkeiten verbundenen Enteignungen wurden bei dem guten Willen der centralen Regierung sehr leicht erledigt. Alles ging zum besten für die mit dem Bau beauftragte Gesellschaft. Das Legen der Schienen begann von Varna in der Richtung nach Rustschuk. Mit einer fieberhaften Thätigkeit ging die Gesellschaft mit ihren Arbeiten voran. So kam es, dass sie sogar einige Monate vor der festgesetzten Zeit der Regierung die Eisenbahn als vollendet „aufhängen" wollte; allein der inspizierende Kommissär hatte eine Strecke von mehreren Meilen zu Pferde reiten müssen, da nirgends Schienen gelegt worden waren. Mehrere Monate nach diesem plumpen Ueberlieferungsversuch musste schliesslich die Regierung, gedrängt durch die ausländischen Einflüsse und getäuscht durch sich selbst, die Eisenbahn in einem höchst

---

[1]) Vgl. die Korrespondenz der Augs. Allg. Ztg. v. 1864—67.

provisorischen Zustande eröffnen, in welchem sie sich noch heute, trotz aller damals von der Pforte geleisteten Vorschüsse und der in der letzten Zeit von der bulgarischen Regierung ausgeführten Verbesserungen befindet. Bei der Ueberlieferung an die türkische Regierung im Jahre 1867 standen thatsächlich an vielen Orten nach einem mässigen Regen die Schienen fusshoch unter Wasser [1]). Anderseits waren die von der Pforte versprochenen Bauarbeiten zur Verbesserung des Hafens von Varna noch nicht begonnen, so dass die für die Eröffnung der Eisenbahn von Konstantinopel geschickte Kommission bei der Ausschiffung beinahe ertrunken wäre.

Bei solchen Zuständen wartete man umsonst auf die Verwirklichung der gehegten Erwartungen für das Gelingen der Unternehmung. Um eine Idee über den wirklichen Zustand dieser Linie zu geben, genügt es die folgenden der „Allgemeinen Zeitung" gemachten Mittheilungen wiederzugeben. Am 20. Dezember 1868 schrieb man von Konstantinopel: „Unsere Verbindung mit Deutschland ist um eine Route reicher geworden, leider zu unserem grossen Nachtheil. Die Post über Varna-Rustschuk-Bukarest ist wirklich seit ihrer zweimonatlichen Einrichtung schon 2—3 mal eingetroffen mit uralten Zeitungen und Briefen (18—20 tägigen Reise), während in früheren Jahren der Triester Dampfer uns regelmässig und ununterbrochen mit höchstens 8 tägiger Post versorgte. Bei der gegenwärtigen Einrichtung ist dem deutschen Publikum eine Beförderung der Briefe über Marseille vortheilhafter."

Im März 1870 d. h. drei Jahre nach der Eröffnung der Bahn schreibt man derselben Zeitung: „Die Varna-Eisenbahn ist durch den diesjährigen Schneefall ganz unwegsam geworden; nichts destoweniger wird diese Route von Seite der österreichischen Post immer noch mit einer beneidenswerthen Konsequenz festgehalten, obwohl die Erfahrungen der letzten Winter diese Route einstweilen noch als unbrauchbar erwiesen haben. Verfrühte Fortschritte sind eben Rückschritte, und dem Publikum wäre besser gedient gewesen, wenn man sich auf die Triestiner und Ueberland-Route beschränkt hätte." Selbst bei einer solchen Lage, deren Schuld die Baugesellschaft trug, vergass dieselbe nicht, der Pforte für den geringsten

---

[1]) Vgl. die Korrespondenz der „Augs. allg. Z." v. 1864—67.

Aufschub der jährlichen Garantie Vorwürfe zu machen, und was noch abstossender war, die Gesellschaft suchte sich durch die Macht des englischen Gesandten rein zu waschen.

Wir haben schon die Motive erwähnt, welche englischerseits den Bau der Eisenbahnlinien Tschernavoda-Küstendsche und später Rustschuk-Varna wünschenswerth machten; doch kamen viele Umstände dazwischen, die sofort nach der Eröffnung der Bahnen die gefassten Hoffnungen widerlegten.

Als man sah, dass, seitdem die Seeschiffe ohne Mühe durch die von der europäischen Kommission verbesserten Donaumündungen vor Braïla und Galatz ankern konnten, diese zwei rumänischen Plätze den ganzen Waarenverkehr des unteren Donaugebietes mit dem westlichen Europa an sich zogen, blieb für die beiden englischen Eisenbahngesellschaften in der Türkei nichts übrig als das Losschlagen der Unternehmung. Zwei Jahre nach der Eröffnung der Bahn, im November 1869, gelang es der Gesellschaft mit Hilfe von Bestechungen die definitive Ueberlieferung der Bahn an die türkische Regierung zu regeln. Die Eisenbahn wurde auf 2.000.000 Pfund Sterling geschätzt, d. h. 180 180 Mark 'per Kilometer. Es war ein „gutes Geschäft“, wenn man das oben gesagte berücksichtigt. Wie weiter ausführlich zu erläutern sein wird, wurde die Bahn im Jahre 1873 von der orientalischen Eisenbahngesellschaft „im Zustande schlechtester baulicher Unterhaltung“ für die Dauer ihrer übrigen Konzessionen in der Türkei in Betrieb genommen. Bis 1874 zahlte die Regierung regelmässig eine jährliche Garantie von 140.000 Pfund Sterling. Dann aber, in der schwierigen Zeit der Aufstände und des russischen Krieges, konnte die Regierung ihren Verpflichtungen nicht mehr nachkommen. Noch vor der Eröffnung des Berliner Kongresses am 5. März 1878 wendete sich der Vorstand der Gesellschaft an den Lord Derby mit der Bitte, bei der neuen politischen Lage die Interessen der Eisenbahngesellschaft Rustschuk-Varna wahrzunehmen. Diese Gesellschaft, die sich nie um die Interessen des Landes bekümmert hatte, die nichts als Schaden für die Landesbevölkerung verursacht hatte, sagte jetzt in ihrem Memorandum an Lord Derby:

„The Varna Railway being an undertaking carried out by foreign capital, and one which, by opening up the interior communications, has tendend to the developpement (sic) of the country,

has a special claim for the payement of the guaranteed interest, the capital having been beneficially invested in the soil of the country"[1]).

Auf dem Berliner Kongresse, wo man mit sehr wichtigen Fragen, wie mit der Bildung ganz neuer Staaten, sich beschäftigte, kostete es dem englischen Gesandten nicht viel Mühe, den Handelsinteressen seiner Landsleute zu Hilfe zu kommen. Es war dies desto leichter, weil Oesterreich dasselbe für seinen Günstling, Baron Hirsch, thun musste. So entstand der Artikel X des Berliner Vertrages, wo es in Betreff dieser Gesellschaft hiess:

„La Bulgarie est substituée au gouvernement Imperial Ottoman dans ses charges et obligations envers la compagnie du chemin de fer de Roustchouk-Varna à partir de l'échange des ratifications du présent traité. Le reglement des comptes antérieurs est réservé à une entente entre la Sublime Porte, le gouvernement de la Principauté et l'administration de cette compagnie."

Wie man sieht, ist sehr klar bestimmt, dass bis zur Genehmigung des Vertrages, d. h. bis zum 3. August 1878, der einzige Schuldner gegenüber der Gesellschaft die türkische Regierung allein blieb. Nicht weniger klar ist die zweite Bestimmung des Artikels, wonach die bulgarische Regierung, bevor sie die Stelle der Türkei gegenüber der Gesellschaft eingenommen hätte, im Einverständniss mit der türkischen Regierung deren Rechte und Pflichten gegenüber der Gesellschaft anerkennen sollte.

Statt dieses Einverständnisses aber, forderte der englische Konsul in Sofia am 22. März 1880 schon zum zweiten Male von der Regierung ganz einfach die Bezahlung der jährlichen Garantie von 140.000 Pfund Sterling. Die Bedeutung der Antwort der fürstlichen Regierung, dass sie nicht bezahlen könne, bis man nicht im Einvernehmen mit der Pforte die früheren Rechnungen anerkannt hätte, überschätzte man in London und erklärte sich sehr zufrieden, dass die bulgarische Regierung die ganze unbezahlte Schuld der Pforte auf sich nehme. Es war dasselbe Manöver eng-

---

[1]) Memorandum from the Chairmann and Director of the Varna Railway Company, in State-papers of 1884, Vol. XXIX.

lischen Musters, wie in dem oben erwähnten Falle mit der rumänischen Regierung. Als man nach einem Notenwechsel die Unrichtigkeit der englischen Auffassung beseitigt hatte, wollte die von der englischen Regierung unterstützte Gesellschaft von keinem Einverständniss mehr hören, und erklärte, dass keine früheren Rechnungen zu regeln seien. Das war jedoch nicht richtig, da die türkische Regierung die Eisenbahn noch nicht definitiv angenommen hatte, da allbekannt war, dass das zwischen Davud-Pascha und der Gesellschaft erfolgte Einvernehmen vom November 1869, betreffend die Bestimmung des in der Bahn verwendeten Kapitals, ungesetzlich war.

Die bulgarische Regierung entschloss sich endlich, die Sache allein mit der Gesellschaft zu regeln. Die fürstliche Regierung erklärte sich bereit, die Eisenbahn zu ihrem reellen Werth anzukaufen. Nachdem aber dieser Vorschlag von der Gesellschaft zurückgewiesen worden war, ging die fürstliche Regierung in ihrem Nachgeben noch weiter und machte folgenden Vorschlag: die Regierung verpflichtet sich, das nach den Büchern der Gesellschaft für die Bahn verwendete Kapital mit den Zinsen zu bezahlen. Die Gesellschaft aber blieb bei ihrem alten Lied, die durch Bestechung Davud-Paschas erwirkte Konvention der bulgarischen Regierung als reines Gold zu verkaufen. Ja, wie konnte auch die Gesellschaft anders handeln? Nach der Berechnung einer bulgarischen Kommission von Fachleuten wurde die Bahn mit ihrem ganzen Betriebsmaterial auf 18.575.000 Franks geschätzt; andererseits konnte das verwendete Kapital nach den Büchern der Gesellschaft selbst in keiner Weise den nach dem Einvernehmen mit Davud-Pascha's festgestellten Betrag von 2.000.000 Pfund Sterling erreichen, weil das Kapital der Gesellschaft ganz ausschliesslich auf den ausgegebenen 45.000 Aktien à 20 Pfund Sterling = 900.000 Pfund St. beruhte, wobei noch zu berücksichtigen ist, dass der Kurs der Aktien niemals ein Viertel ihres nominalen Wertes erreicht hat. . . . Nach der Revolution vom 6./18. September 1885 (und nachdem der russisch-bulgarische Streit begonnen hatte) im Jahre 1886 kam für die englische Regierung der günstigste Augenblick, um die Spekulationsbegierde ihrer Schützlinge auf Kosten der schwachen bulgarischen Regierung zu befriedigen. Die Eisenbahn wurde um eine Summe von $44^1/_2$ Millionen Francs von der

bulgarischen Regierung erkauft und zwar 6 Millionen al Pari; den Rest von $38^1/_2$ Millionen musste die bulgarische Regierung gegen Staatsobligationen zu $6^0/_0$ vom 11. Januar 1885 mit einer Tilgung von $1^0/_0$ übernehmen.

---

## IV. Die orientalischen Bahnen [1]).

Die Herstellung der beiden besprochenen Eisenbahnrümpfe war ausschliesslich im Interesse des englischen Handels und ausschliesslich durch den Druck der englischen Regierung in Konstantinopel zu Stande gekommen. Trotz seiner kindlichen Unentschlossenheit musste der Divan aber für die Sicherheit des Reiches sorgen, und Russland zeigte ihm durch sein Beispiel die Mittel, die er nicht vernachlässigen durfte. Der Divan seinerseits erwog jetzt (1867) zum ersten Male ernsthaft die Herstellung eines grossen Eisenbahnnetzes, welches die ganze Balkanhalbinsel umschliessen und den Bosporus mit dem der Schutzherrschaft unterstellten Gebiete des Reiches d. h. mit der Donaugrenze verbinden sollte. Die verbündeten Mächte ermunterten seit langer Zeit die Pforte zu diesem Baue, indem sie immer auf die grossen Vortheile, welche das Reich ziehen konnte, Anspielung machten. Nach ihnen war die Verwirklichung des Eisenbahnnetzes nicht nur für die Türkei von einer grossen politischen Wichtigkeit, sondern für das Land auch, weil sie den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen der Landbevölkerung und Europas nachkommen sollte. Aber man musste viel schwierigere Fragen überlegen, bevor man sich für eine solche Unternehmung entschloss. Die türkischen Staatsmänner zittern vor dem orthodoxen Fanatismus des Islams, noch mehr aber vor den christlichen Unterthanen. Dem Muthigen gehört die Welt; die Türken waren es nicht mehr. Die Nation war, wie sie heute noch ist, mit Blindheit geschlagen. Sie gewahrte es kaum, mit welcher reissenden Schnelligkeit ihr Stamm

---

[1]) So werden bekanntlich die Bahnen bezeichnet, deren Unternehmer Baron Hirsch war.

sich verringerte. [1]) Der stets opferwillige türkische Landsmann, war damals schon kaum mehr im Stande, diese und noch anderweitige Lasten allein zu tragen. Der unangefochtene christliche Raja aber erstarkte Dank der Intoleranz des Korans von Generation zu Generation; durch Handel und Gewerbe nahm sein Wohlstand und mit demselben auch seine Intelligenz zu. Was konnte diese Unternehmung socialpolitisch anderes mit sich bringen, als dass sie diese Vorzüge der christlichen Bevölkerung gegenüber den Türken vergrösserte? Und ganz mit Recht fragte man sich: wird nicht die von Wien oder von Budapest gesendete Lokomotive für die Türken das Ross von Troja sein, das in seinem Mutterleibe die Zerstörung und den Tod trug? Dies war nämlich der Gedanke einiger Nachbarn der Pforte, die sich seit länger Zeit als zukünftige Miterben des osmanischen Reiches geberdeten: „Les chemins de fer vaincront la Turquie“, sagte dem französischen Konsul im Jahre 1869 Engelhardt ein Mitglied der serbischen Regentschaft, „ils feront plus pour la solution du problême oriental, que les canons rayés. [2]). Der Gross-Vezier aber, Fuad-Pascha, machte sich den Scherz, zu sagen „que les capitaux engagés dans l'affaire appelleraient l'attention des pays qui les auraient fournis et que par suite, la politique de conservation, qui avait prevalu en 1856, de theorie qu'elle était-restée, dans une certaine mesure deviendrait plus positive et plus efficace.“ Er fügte in seinen Gesprächen mit den europäischen Gesandten noch hinzu, dass man mit der Vermehrung der Kommunikationsmittel zu Wasser und zu Lande schneller die Verschmelzung der Interessen und folglich die der Stämme erreichen werde. Leider aber wollte sich dieser türkische Staatsmann nicht erinnern, dass Wilde, sobald sie

---

[1]) Eine neue Nachricht aus Konstantinopel besagt, dass sich die schnelle Verminderung der Osmanen während der Rekrutenaushebung im letzten Jahre (1893) gezeigt hat. Der durch die Abnahme der muselmännischen Bevölkerung in Konstantinopel verursachte Schrecken war so gross, dass der Sultan sofort eine Kommission zur Bekämpfung dieser „Depopulation“ ernannt hat.

[2]) *Engelhardt*, La Turquie et le Tanzimat II. vol. Paris 1882.

mit der Zivilisation in Berührung kommen, gewöhnlich aussterben. [1]) Die Türken sind zwar nicht Wilde, haben aber ihren Nomaden-Instinkt behalten. Nur eine Wanderung in jene asiatischen Gegenden, aus welchen sie herkamen, wird ihrem gänzlichen Untergang vorbeugen. Anderseits würde sich der Staat, wenn unglücklicher Weise die Unternehmung im Laufe der Ausführung, d. h. der unergiebigen Periode unterbrochen würde, verurtheilt sehen, zu zahlen, ohne einzunehmen; er würde finanziell erschöpft, unterliegen und die europäischen Märkte mit sich fortreissen, welche mit ihrem Kapital und mit ihrem Kredit ihm geholfen haben. [2]) Die Eisenbahnen konnten wesentlich zur Genesung des Reichs beitragen, aber sie konnten auch seinen Untergang beschleunigen.

Der Divan sah das Dilemma und, unter dem Einflusse des General-Stabes, hat er das „Allah-Kerim“ ausgesprochen, welches ohne Zweifel: „Europa wird uns begünstigen“ bedeutete.

Im Jahre 1865 hat man sich in Konstantinopel ernstlich vorgenommen, den nationalen Wohlstand durch den Bau von Kunststrassen und Eisenbahnen zu heben. Für die öffentlichen Arbeiten wurde ein besonderer Minister, Ethem-Pascha, aufgestellt, unter welchem die „intelligentesten“ Türken [3]) und mehrere Europäer die einschlägigen Geschäfte besorgten. Ingenieure und Generalstabsofiziere wurden schon im Frühjahre (1865) [4]) in die Provinzen geschickt, um die verschiedenen Strassenlinien zu vermessen und

---

[1]) Ueber die Weltanschauung dieses Staatsmannes und seines Kollegen Aali - Pascha, vgl. *Challemel - Lacour*, Fuad - Pascha et Aali - Pascha, „Revue des D. Mondes“ 1869.

[2]) *St. Marc - Girardin*, Les Finances turques, R. d. D.-M. 1860—61.

Papers relating to administrative and Financial Reforms in Turkey 1858—61: States papers 1861 vol. XVII.

Report on the Financial Condition of Turkey, by Foster and Lord Hobart, dated 7. Dez. 1861—1862. State papers 1862 vol. XXII.

Report of Lord Hobart on turkish Finance, State papers of 1863 vol. XXVII.

*Morel*. La Turquie et ses Réformes, Paris 1876.

[3]) Ueber die Bildungsstufe dieser „intelligenten“ Türken der 60er Jahre hat in der letzten Zeit Herr *Vampery* in der „Deutschen Rundschau“ von 1893 einen sehr lehrreichen Artikel veröffentlicht.

[4]) Zum ersten Mal hat der franz. Ingenieur Charles Léger eingehende Studien über die Bahn Belgrad-Konstantinopel im Jahre 1861—62 gemacht, vgl. L'Industrie S. 94 1863.

dann praktisch in Angriff zu nehmen. Bei dem guten Willen erregten die finanziellen Schwierigkeiten wenig Bedenken; im Gegentheil hoffte man statt der Unkosten noch einen Ueberschuss zu erzielen. Dieses Räthsel erklärt sich aus dem Umstande, dass man die gesammte Bevölkerung der betreffenden Distrikte mit Ross und Wagen ohne Ausnahme zu Frohnarbeiten heranzuziehen beabsichtigte; wer sich davon befreien wollte, musste täglich eine bestimmte Summe als Ersatz zahlen, woraus sich also, wie man einsieht, eine neue beträchtliche Steuer entwickelte, die die Gehälter des Personals und die Kosten der unumgänglichen Kunstarbeiten decken sollte.[1]) Eine Broschüre über die Eisenbahnbauten in der Türkei und in Persien von Franz Zagórowski, Ingenieur en chef in türkischen Diensten (Konstantinopel 1867), entwickelte in einem mehrfach interessanten Vorschlage theoretisch das Thema, wie ein Land, gleich der Türkei, wo der Staat nicht die nöthigen Mittel zur Ausführung von Eisenbahnen besitzt und dem sich kein fremdes Kapital zum Bau anbiete, trotzdem Bahnen bauen könne. Der bezeichnete Weg konnte ausser Egypten und den Ländern des schlimmsten Despotismus in Europa nur der Türkei vorgeschlagen werden. Uebrigens hatte man bei dem Bau der Linie Rustschuk-Warna, wie wir gesehen haben, dieses Mittel bereits praktisch ein wenig angewendet. — Unter dem Motto: „aucun travail dégrade l'homme" schlug Herr Zagórowski nichts geringeres vor als die Herbeiziehung der ohnedies hart belasteten Rajas zum Bahnbau, wobei er namentlich auf die „zahlreiche, am meisten unterwürfige und fleissige bulgarische Bevölkerung" rechnete.

Es muss erwähnt werden, dass diese barbarische Art, Eisenbahnen zu bauen, seiner Zeit in der „Augsburger Allg. Zeitung" von dem Balkanforscher Herrn v. Kanitz energisch bekämpft wurde.

Seit Ami Boué's ersten Studien: „Sur l'établissement de bonnes routes et surtout de chemins de fer dans la Turquie d'Europe" (1852 Wien) tauchten verschiedene Pläne für die Schienenverbindung

---

[1]) Es ist peinlich für mich als Bulgaren, zu erwähnen, dass das von der türkischen Regierung vor 30 Jahren beabsichtigte Frohnarbeitensystem erst von der „aufgeklärten" Regierung des freien Bulgariens bei den letzten Eisenbahnbauten zur Ausführung gebracht worden ist.

des europäischen Südostens mit dem westlichen Europa auf, von denen zwei erwähnenswerth sind:

1) Der eine, der die Linie der römischen Heerstrassen, auf denen Rom seine Herrschaft über die Balkanhalbinsel ausdehnte, verfolgte [1]) und 2) der von dem französischen Ingenieur in rumänischen Diensten, Herrn A. Dumont [2]) aufgestellte. Der erstere Plan, der durch die wissenschaftlichen Arbeiten Ami Boué's und v. Hahn's beleuchtet, durch den französischen Ingenieur Charles Léger erforscht und endlich durch den österreichischen Ingenieur W. v. Pressel ausgearbeitet wurde, war der natürlichste und in jeder Beziehung empfehlenswertheste. Er hatte als Ausgangspunkte die besten Häfen der Balkanhalbinsel, und führte von Nisch nordwärts längs des Moravathals durch Serbien nach Belgrad. Der Plan Dumonts war sehr künstlich und wurde darum bis zur letzten Ausführung der Orientbahnen von der Diplomatie sehr viel discutirt. Nach Dumont sollte die Eisenbahnverbindung Konstantinopels mit Europa über Adrianopel oder Burgas, Schumla, Rustschuk, Bukarest, Krajowa und Verciorova in Baziasch stattfinden. Trotz der augenscheinlichen Unpassendheit wäre dieser Plan Dank des verkehrten Vorgehens der europäischen Diplomatie, zweimal beinahe zur Ausführung gekommen. Die treibenden Elemente waren einmal (1857) die Engländer, als mit der Ausführung dieses Planes der englische Ingenieur Layard beauftragt war, und sodann die Russen (1882), als man, statt die Hauptstadt Bulgariens mit Wien und Konstantinopel zu verbinden, den internationalen Weg von Wien, Bukarest über die kleine Stadt Trnowo nach Konstantinopel gehen lassen wollte. [3])

Im Jahre 1865 gab der Divan nach ernsthaften Studien zu dem ersten, natürlichen und in jeder Beziehung vortheilhaften Plane seine Zustimmung. Die Hauptbahn sollte auf dem gegenwärtigen Bahnhof Konstantinopel beginnen und ganz die jetzige Linie über Adrianopel, Philippopel bis Nisch verfolgen, von da aber über

---

[1]) *Jretschek*, Die Römische Heerstrasse auf die Balkanhalbinsel, Prag 1872.

[2]) *A. Dumont*, Les chemins de fer en Orient, Paris 1868.

[3]) Die Zukunfts-Eisenbahnen Bulgariens und deren Beziehungen zu den Handelsstrassen Europas und des Orients, von den Ingenieuren Pfähler, Magenau und Stein (als Manuskript gedruckt).

Mitrovitza, Sarajevo, Banjaluka durch Bosnien bis an die österreichische Grenze gehen, wo in Norvi die Verbindung mit der österreichischen Südbahn stattfinden sollte. Von Adrianopel sollte ein Zweig (ungefähr die gegenwärtige Linie Kuleili-Burgas-Dedeagatsch verfolgend) nach Enos, ein anderer, welcher die Verbindung mit der Eisenbahn Rustschuk-Warna herstellen sollte, nordwärts über Jambol nach Burgas, ein weiterer Zweig von Mitrovitza über Skopje nach Salonich gehen. Diese Linien stellten insgesammt eine Länge von 2500 Kilometer dar.

Wie konnte man nun die so entschiedene Frage ausführen? Die mit viel Lärm ausgesprochene Absicht der türkischen Regierung, die Eisenbahnbauten selbst herzustellen, stellte sich bei dem Mangel jeder Erfahrung und jeder Ordnung in der türkischen Administration sogleich als undurchführbar dar. Hier konnte kein Zweifel sein, dass, wenn die Türkei Eisenbahnen haben sollte, dies nur auf dem Wege der Konzessionierung europäischer Gesellschaften möglich war.

Nachdem die Verhandlungen mit dem Ingenieur Galant, der als Vertreter des Pariser Crédit Mobilier hervortrat, ergebnisslos geblieben waren, überliess die türkische Regierung die Ausführung der Unternehmung einer französisch-belgischen Gesellschaft an deren Spitze van der Elst und Compagnie in Brüssel zu stehen schien. Mit dieser Gesellschaft aber haben sich viele hervorragende Persönlichkeiten Wiens verbunden, darunter Graf Zichy, durch dessen Einfluss auf den Fürsten von Serbien und auf die Pforte, der ursprüngliche Plan des Divans einige Veränderungen erlitt: von Nisch ging jetzt eine Linie, statt nach Mitrovitza, durch Bosnien hinauf an der serbischen Südgrenze im Thale der Morava über Belgrad, mit einem Zweig nach Baziasch, Bald aber, nachdem die von der serbischen Regierung angebotene Garantie für die Linie Belgrad-Baziasch sich als ungenügend erwiesen hatte, schlug Graf Zichy eine Verbindungslinie zwischen Sophia und Widdin vor, die den magyarischen Interessen am besten entsprach[1]. Mit einem Firman vom 2. April 1868 wurde für diese Linien an den obengenannten van der Elst die Konzession ertheilt[2]. Die Pforte

---

[1] *Kanitz*, Die serbischen Bahnen in „Oesterreichische Monatsschrift für den Orient“ 1885.

[2] „La Turquie“ von 1868, Mai.

leistete eine Zinsgarantie von 7 Prozent für das verwendete Kapital, aber die Gesellschaft durfte nicht eher Actien ausgeben, als bis 400 Kilometer der Bahnstrecke vollendet waren. Hinter dem Rücken dieses Herrn van der Elst stand der berühmte Wiener Banquier Langrand-Dumonceau, dessen Einfluss bei der Wiener Regierung sehr gross war. Als der Sultan Abdul-Aziz im Jahre 1867 bei seiner Heimkehr von der Pariser Weltaustellung auch in Wien Aufenthalt nahm und seinerseits den guten Willen bekundete, die Beziehungen der beiden Nachbarreiche enger und lebhafter zu gestalten, sah sich die Wiener Regierung veranlasst, als Beweis ihrer freundschaftlichen Gesinnung gegen den Sultan ihren Schützling, Langrand-Dumonceau, als geeignetsten Unternehmer für die türkischen Bahnen in Vorschlag zu bringen[1]). In Wirklichkeit aber wollte man in Wien, wie aus einem im Prozess gegen Langrand-Dumonceau erwähnten Briefe des österreichischen Reichskanzlers Grafen Beust an einen Ritter moderner Speculation später bekannt wurde, demselben eine Gefälligkeit gegen eine andere erweisen, d. h. ihn durch Zuwendung des türkischen Eisenbahngeschäftes für erhebliche Verluste, welche er angeblich bei österreichischen Unternehmungen erlitten hatte, schadlos halten. In der That wurde Langrand-Dumonceau im September 1868 offiziell von der Pforte zum Konzessionär der türkischen Eisenbahn bestimmt. Allein über den modernen Glücksritter kam das Schicksal so rasch, dass bei seinem jähen Sturze nur kleine Arbeiten von kaum 6 Kilometer Ausdehnung in Angriff genommen waren und er noch nicht einmal das erforderliche Anlagekapital aufgebracht hatte[2]).

Diese Unglücksfälle vernichteten den Ruf der Unternehmungen der Türkei. Dazu kam noch, dass die englischen Eisenbahngesellschaften in der Türkei gerade in dem Augenblicke, wo die Konzessionäre alles aufbieten mussten, um für ihr Unternehmen die Kapitalien von Europa anzuziehen, in der „Turquie" ihre Eingabe an den Grossvesier veröffentlichten, der zufolge die Pforte seit Jahren die Zinsgarantien für die drei Unternehmungen (Tschernavoda-Küstendje, Rustschuk-Warna und Smyrna-Aidin) zurückgehalten hatte. Die nach einigen Wochen in derselben Zeitung

---

1) *Paul Dehn*, Die Orient-Bahnen, München 1882.

2) Vgl. Augs. Allg. Ztg. Nr. 269 1868.

veröffentlichte offizielle Mittheilung warf natürlich ein überraschendes Licht auf die Beziehungen der Regierung zu den, den „Europäern“ wenig Ehre machenden Abenteurern, welche als Konzessionäre der verschiedenen Bahnstrecken bei ihren Angriffen auf den türkischen Staatsschatz noch obendrein diplomatischen Beistand fanden. Alles das war für die bevorstehende Unternehmung schädlich[1]).

Als man in Konstantinopel einsah, dass die grosse Unternehmung von Langrand-Dumonceau Schwindel und nur ein Aushängeschild für eine finanzielle Speculation sei, schickte man den Minister der öffentlichen Arbeiten, Davud-Pascha nach Wien, Brüssel und Paris, um einen neuen Unternehmer zu entdecken. Die oben erwähnte Lage der Unternehmungen in der Türkei konnte die Lust gut organisirter und mit Gewissheit ihren Verpflichtungen nachkommender Gesellschaften nicht reizen, nur Geschäftsleute von der Börse konnten sich auf den vulkanischen Boden der Türkei, an deren Lebenskraft Niemand dachte, mit ihren Kapitalien wagen, um wenigstens zeitweise gute finanzielle Geschäfte zu machen. In Paris traf Davud-Pascha den geeigneten Mann in dem Freiherrn M. v. Hirsch, der, von der Wiener Regierung unterstützt, zur Fortsetzung der Langrand-Dumonceau'schen Unternehmung bereit war.

Als erste Bedingung aber schlug Freiherr v. Hirsch die Theilung der Unternehmung vor. Er wollte eben zwar den Bau der Eisenbahn übernehmen, doch fehlten ihm Zeit und Geduld, um in einer langjährigen Periode für den Betrieb derselben zu sorgen und einer solchen industriellen Unternehmung sein Leben zu widmen. Freiherr v. Hirsch hat selbst den Mittheilnehmer bezeichnet. Es war die österreichische Südbahngesellschaft, welche den Betrieb des ganzen Eisenbahnnetzes übernehmen sollte. Am 17. April 1869 wurden in Paris von Davud-Pascha seitens der türkischen Regierung unter dem Vorbehalt der Ratifikation die Vereinbarungen unterzeichnet, welche die Grundlage der Eisenbahnunternehmung waren und deren Inhalt in den sog. Conventionen von 1869 bestand[2]).

---

[1]) „La Turquie“ 14. und 18. Juli 1868.

[2]) Actes de la concession des chemins de fer de la Turquie d'Europe (de 1869) Constantinople 1872.

Diese Uebereinkünfte hatten zwei Hauptheile: einen Konzessionsvertrag zwischen der türkischen Regierung und dem Freiherrn v. Hirsch, und einen Betriebsvertrag zwischen dem Freiherrn v. Hirsch und der österreichischen Südbahngesellschaft, durch welchen der Konzessionär für die ganze Periode der Konzession den Betrieb an die österreichische Südbahngesellschaft abtrat.

Das zu bauende Netz setzte sich, wie folgt, zusammen:

1) Aus einer Hauptlinie von Konstantinopel über Adrianopel, Philipoppel, Sofia, Nisch, Pristina, Sarajevo, bis an die österreichische Grenze, wo sie sich an der Save mit den Eisenbahnen der österreichischen Südbahngesellschaft in Verbindung setzen sollte.

2) Aus vier von der Hauptlinie sich trennenden Zweiglinien, deren erste von Adrianopel nach dem Aegaeischen Meere, deren zweite von Philipoppel nach Burgas und dem Schwarzen Meere, deren dritte von Pristina nach Salonichi, und deren vierte von Nisch nach der serbischen Grenze gehen sollte.

Im ganzen kam damit der obengenannte Plan des türkischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten von 1865 zur Ausführung.

Die gesammte Länge dieses Netzes betrug ungefähr 2500 Kilometer. Die Vollendungsfrist war auf sieben bis zehn Jahre festgesetzt.

Bei der Ausführung des Baues hatte der Konzessionär auf folgende Geldmittel zu rechnen:

1) eine jährliche Rente von 14.000 Francs per Kilometer, welche von der türkischen Regierung während der ganzen Konzessionsperiode, d. h. 99 Jahre lang, bezahlt werden musste.

2) eine von der Betriebsgesellschaft jährlich während der ganzen Konzessionsperiode zu zahlende Betriebspacht von 8000 Francs pro Kilometer. Damit konnte die Baugesellschaft (identisch mit Freihr. v. Hirsch) im ganzen auf eine jährliche Rente von 22000 Francs für jeden Kilometer rechnen. Die Regierung verpflichtete sich, gegen eine Entschädigung von 10 000 Francs pro Kilometer der Gesellschaft die nöthigen Terrains zu verschaffen. Bei der Bestimmung dieser Rente hatte man voraus-

gesetzt, dass die Baukosten 250.000 Francs pro Kilometer nicht überschreiten würden. Was aber die Abtheilung der bosnischen Strecke betraf, deren Bau mit grossen Schwierigkeiten verbunden war, so bestimmte eine spezielle Uebereinkunft, dass von den Baukosten über 250.000 Francs per Kilometer drei Viertel der türkischen Regierung zur Last fallen sollten.

Die Baugesellschaft war eine türkische, d. h. den türkischen Gesetzen unterworfen, mit dem Sitze in Konstantinopel; sie war den allgemeinen Gesetzen des Reiches unterworfen. Die Gesellschaft war bevollmächtigt, durch eine Emission von Staatsfonds das Kapital, welches die von der Pforte zu zahlende Rente, von 14 000 Francs für den Kilometer, repräsentieren sollte, zu beschaffen. Die Zinszahlung für die Bonds oblag während des Baues der ottomanischen Gesellschaft. Der Bau musste im Auftrag der Regierung und der Betriebsgesellschaft von besonderen Kommissären überwacht werden. Die Konzession der Wälder und Minen, welche die Gesellschaft van der Elst besass, verblieb der neuen Gesellschaft. Die türkische Gesellschaft musste eine Garantie von 5 Millionen Francs erlegen, bevor ihr der kaiserliche Firman ausgefolgt wurde. Die Regierung wollte sich hiedurch die Solidität des Baues sichern; denn die fertigen Sectionen durften nicht eher übernommen, noch auch etwas von der Zinsgarantie ausgezahlt werden, als bis die Regierung und die Betriebsgesellschaft die Sectionen als betriebsfähig anerkannt hatten.

Die gleichzeitig zwischen der türkischen Baugesellschaft und der österreichischen Südbahngesellschaft einerseits und der türkischen Regierung andererseits geschlossene Konvention hatte folgenden Inhalt:[1])

Die österreichische Südbahngesellschaft übernahm unter Festsetzung einer der türkischen Baugesellschaft jährlich zu zahlenden Betriebspacht von 8000 Francs pro Kilometer den Bahnbetrieb des ganzen von der Konzessionsgesellschaft zu bauenden Netzes von etwa 2500 Kilometer während der ganzen Dauer der Konzession, d. h. bis auf 31. Dezember 1968 auf ihr eigenes Risiko. Die

[1]) Convention entre la compagnie concessionaire, la compagnie des chemins de fer Sud-Autrichiens—lombards et le gouvernement ottoman pour l'exploitation desdits chemins, dans „l'Industrie" du 27. Juillet 1869.

Betriebsgesellschaft deckte sich für ihre Vorschüsse und Betriebskosten aus den ersten Bruttoeinnahmen der Bahn. Von diesen musste sie also vorweg 22 000 Francs einziehen, und zwar 11 000 Francs für die Betriebskosten, die übrigen 11 000 für die 8000 Francs Betriebspacht und 3000 Francs als Zins für das im Betriebsmaterial steckende Kapital. Für den Fall dass die Brutto-Einnahmen während des Baues und drei Jahre nach seiner Vollendung den Betrag von 22 000 Francs nicht erreichen würden, war die türkische Regierung für das Deficit nur bis zum Betrag von 8000 Francs haftbar. Nach dieser Periode, während der übrigen Dauer der Konzession, hörte diese Verbindlichkeit auf; jedoch konnte sich die Betriebsgesellschaft aus den Ueberschüssen guter Jahre für die etwaigen Einbussen schadlos halten. Für den Fall, dass die Brutto-Einnahmen den Betrag von 22 000 Francs überschreiten würden, sollte die Betriebsgesellschaft 50% für ihre Betriebsauslagen zurückbehalten, von den übrigen 50% Netto sollten der Staat 60% und die Aktionäre der türkischen Baugesellschaft als Dividende 40% erhalten. Die türkische Baugesellschaft verpflichtete sich nach dem Wunsche der Betriebsgesellschaft, für das Betriebsmaterial ein Kapital von 30.000 Francs pro Kilometer gegen eine von der letzteren zu zahlende Rente von $7^1/_2$%, die Tilgung eingerechnet, zu beschaffen.

Im ganzen waren also die Bedingungen für die türkische Regierung diesmal sehr günstig. Die Garantie der Regierung betrug nur 14 000 Francs pro Kilometer, solider Bau war gewährleistet (vorausgesetzt, dass die Betriebsgesellschaft dasselbe Interesse wie die Pforte hatte), den Auslagen für den Betrieb war eine feste Grenze gesteckt und die Betriebsgesellschaft musste ausserdem während der ganzen Dauer der Konzession für 22 000 Francs pro Kilometer Brutto-Einnahmen aufkommen.

Für die türkische Konzessions- oder Baugesellschaft, d. h. für den Freiherrn v. Hirsch waren diese Bedingungen nicht weniger günstig. Freiherr v. Hirsch hatte während der ganzen Dauer der Konzession, d. h. für 99 Jahre eine gesicherte Rente von 22 000 Francs für jeden von ihm gebauten Kilometer, d. h. bei einem Zins von 9%, einschliesslich der Tilgung, konnte er für jeden gebauten Kilometer ungefähr 250 000 Francs realisiren. Dazu kam für die bosnische Bahn, die einzige von den Linien, welche einige

Terrainschwierigkeiten bot, die Klausel, dass, falls die Baukosten die Summe von 250.000 Francs per Kilometer überschritten würden, drei viertel von den Mehrkosten die türkische Regierung decken musste. Die übrigen Linien gingen fast alle längs den Flussthälern und waren durch und durch leicht herzustellen. Die schwierigste Strecke dieser Linie, die von Wakarel nach Tzaribrod, kostete der bulgarischen Regierung 150 000 Francs per Kilometer einschliesslich der rollenden Materials. Die Bahnen sollten eingeleisig sein, und der 7. Artikel des Konzessionsvertrages lautete: „que les chemins de fer ottomans seraient construits dans les conditions de la plus stricte économie.“ Dazu kam, dass in der separaten Konvention mit der Betriebsgesellschaft, gegenüber dem Aufsichtsrechte der lezteren bezüglich des Baues der Vorbehalt gemacht war, als ob die Betriebsgesellschaft das Recht habe, trotz des Konzessionsvertrages, zu Gunsten des Freiherrn v. Hirsch Veränderungen in demselben zu erlauben. Den Grund dieser seitens der Betriebsgesellschaft gegenüber dem Bau-Konzessionär, dem Freiherrn v. Hirsch, geübten Nachgiebigkeit werden wir gleich sehen.

Wenn in den Verträgen den Interessen der türkischen Regierung und denjenigen des Baukonzessionärs genug Rechnung getragen war, so stand es ganz anders mit den Interessen der Betriebsgesellschaft. Vor allem musste sie seit dem vierten Jahre des Gesammtbetriebs eine jährliche Rente von 8000 Francs pro Kilometer dem Baukonzessionäre zahlen, dann noch eine zweite Rente von ungefähr 3000 Francs für das rollende Material, d. h. insgesammt 11 000 Francs per Kilometer, die Betriebskosten ausgenommen. Es war in dem Betriebsvertrage leicht gesagt, dass die Summe bis auf 22 000 Francs per Kilometer der Brutto-Einnahmen ausschliesslich der Betriebsgesellschaft bleibe; aber wie dachte man diese Summe zu erreichen? Aus den Rechnungen der von der österreichischen Südbahngesellschaft, d. h. von der in Rede stehenden Gesellschaft selbst an Ort und Stelle geschickten Kommission war zu ersehen, dass der lokale Verkehr bei günstigsten Bedingungen kaum eine jährliche Bruttoeinnahme von 9000 Francs pro Kilometer für das ganze Netz insgesammt bringen konnte. Rechnete man hierzu noch die von dem Transitverkehre erwartete Bruttoeinnahme von 8400 Francs pro Kilometer, so erreichte man eine Bruttoeinnahme per Jahr und per

Kilometer von 17 400 Francs[1]). Aber selbst wenn diese verhältnismässig grosse Summe zu erzielen gewesen wäre, konnte sie noch lange nicht die Vorschüsse von 11 000 Franken und die nöthigen Betriebskosten decken, wobei vorausgesetzt ist, dass die Betriebskosten durchschnittlich die Hälfte der Bruttoeinnahmen ausmachen. Wie konnte die Administration der österreichischen üdbahngesellschaft bei solchen augenscheinlich ungünstigen Bedingungen so blind sein, ihre Interessen nicht zu verteidigen und dazu separate Verträge mit dem Frhrn. v. Hirsch zu schliessen, die die Speculation des letzteren nur erleichtern, den eigenen Interessen nur schaden konnten? War daran die allbekannte Thatsache allein Schuld, dass die private Unternehmung, in diesem Falle Frhr. v. Hirsch, ihre Interessen immer besser zu wahren fähig ist, als die Unternehmung einer Gesellschaft? Es mag sein, dass dieses nationalökonomische Gesetz etwas dazu beigetragen hat, die Hauptsache war jedoch folgende sehr einfache Thatsache:

Freiherr von Hirsch, der ganz allein die türkische Eisenbahngesellschaft bildete, um der türkischen Regierung bei der Unterhandlung über den Konzessionsvertrag „une preuve éclatante de la sincerité de ses intentions, concernant la construction du réseau des chemins de fer entrepris" zu geben und dann sobald als möglich, von seinen in dem Konzessionsvertrage bestimmten Verbindlichkeiten durch die Einmischung einer dritten Person sich zu befreien, stellte als unentbehrliches Erfordernis für das gute Gelingen der Unternehmung die Hülfe der durch seine Freunde verwalteten österreichischen Südbahngesellschaft mit dem Sitz in Paris dar. Wir haben kein Recht, auf die innigen gegenseitigen Verpflichtungen zwischen den Mitgliedern des Ausschusses der Südbahngesellschaft mit dem Freiherrn von Hirsch einzugehen; jedenfalls ist sicher, dass Frhr. v. Hirsch ihnen etwas mehr als die verursachten Schäden bezüglich ihrer Aktien in der Südbahngesellschaft bieten konnte. Die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der österreichischen Südbahngesellschaft in Paris hat zwar unter dem Vorstande, Freiherrn Gustav v. Rothschild, am

---

[1]) Rapport de la Cie. des chemins de fer Sud-Autrichiens et lombards pour l'année 1869, dans „Le Courrier de la Bourse et des ch. de fer" 19. Juine 1870.

19. Juli desselben Jahres [1]) dem stattgefundenen Einvernehmen seine Zustimmung gegeben, aber in Folge eines Missverständnisses zwischen dem Verwaltungsausschusse in Paris mit dem Verwaltungsrathe in Wien wurde die Theilnahme der Südbahngesellschaft aufgehoben, bevor man noch die nothwendige Ratifikation von der türkischen Regierung erlangt hätte. Es kam ein Augenblick, wo man hätte denken können, dass diesmal auch die Eisenbahnfrage in der Türkei Missfallen erregt hätte, wäre nicht die Gewandtheit des Frhrn. v. Hirsch gewesen. In Konstantinopel wurde das von dem Minister der öffentlichen Arbeiten, Davud-Pascha in Paris getroffene Uebereinkommen sehr kalt und sogar ablehnend aufgenommen. In dem Ministerkonseil entstand ein grosser Streit, der eine Reihe von langen Unterredungen zwischen dem Sultan selbst und dem Grossvezire verursacht hat. Sadyk-Pascha, der damalige Finanzminister, schilderte die türkischen Finanzen in sehr schwarzen Farben und drohte sogar mit seiner Demission, dazu kam die Nachricht von dem Rücktritt der Südbahngesellschaft; man hielt die Sache für verloren. Alles das wurde aber bei dem guten Willen des Sultans und bei der Energie des Freiherrn v. Hirsch bald erledigt. Einige Freunde v. Hirsch's, P. Talabot, der die Seele der Combination war, Blount und Hentsch, konstituirten sogleich eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 50 Millionen Franken unter dem Namen: Compagnie Générale de l'Exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe [2]), die ganz einfach an die Stelle der österreichischen Südbahngesellschaft für den Betrieb der türkischen Eisenbahnen trat. Alsbald aber stellte Talabot der Regierung vor, wie es im allseitigen Interesse läge, wenn sie ihm die 8000 Francs, welche er an Hirsch als Betriebspacht zu zahlen verpflichtet war, auf eine Reihe von Jahren garantiere. Davud-Pascha gab nach, und als Talabot als Basis der Garantie von der Pforte ein förmlisches Depot verlangte, gewährte ihm Namens derselben Davud-Pascha selbst diese Forderung, beiläufig in Höhe eines in Raten zahlbaren Betrages von 65 Millionen Francs. Die Pforte hinterlegte dann

---

[1]) L'Assemblée générale du 19. Juillet 1869 de la Cie. des chemins de fer de L'Autriche et de la Haute Italie, dans le „Courrier de la Bourse et de ch. de fer" 25. Juillet 1869.

[2]) „L'Industrie" No. 45 1872.

auch wirklich bei einer Pariser Bank allmälig 13 Millionen Francs als Garantiefond für Talabot. [1]) Bald darauf fand durch den Firman vom 7. Oktober die nothwendige Ratifikation seitens der türkischen Regierung statt.

Sogleich nach dieser Ratifikation wurden die energischsten Massnahmen getroffen, um den Beginn der Bauarbeiten zu sichern. Der Konzessionär, Freiherr v. Hirsch, rief auf dem Grunde der Konzessionsverträge eine „Société Impériale des chemins de fer de la Turquie d'Europe" ins Leben, deren Haupt und Eigenthümer für immer er allein blieb, und welche von der Pforte anerkannt wurde. Diese Gesellschaft trat in Verbindung mit der Regierung, um über die Form der für die Beschaffung der Rente von 14 000 Francs pro Kilometer nothwendigen Staatspapiere ein Einverständniss zu erzielen. Man kam überein, dass ein solches Papier aus einem 3%igen Obligationsscheine zu dem Nominalwerte von 400 Francs, d. h. mit einem jährlichen Interesse von 12 Francs und dazu mit dem Rechte auf beträchtliche Prämien bestehen sollte. Das ist das unter dem Namen der Türken-Loose bekannte Papier. Man kam ferner überein, dass für die Bestimmung des Betrages der auszugebenden Anleihe, ein Netz von 2000 Kilometern à 14 000 Francs per Kilometer, sonach eine jährliche Rente von 28 000 000 Franken als Grundlage dienen sollte. Der jährliche Ertrag eines jeden Obligationsscheines setzte sich aus einem Zins von 12 Francs und aus der jährlichen Gewinnchance einer Prämie von 2 Francs und 14 Centimes ungefähr zusammen, d. h. auf jeden Obligationsschein trafen durchschnittlich jährlich ungefähr 14,14 Francs. Die totale jährliche Rente aber gab, getheilt durch 14,14 Francs als Zahl der auszugebenden Obligationsscheine 1 980 000. Es wurde festgestellt, dass diese Obligationsscheine in einigen aufeinander folgenden Emissionen ausgegeben werden sollten. Die Gesellschaft wurde ermächtigt, für die erste Emission 750 000 Stücke auszugeben, was schon im nächsten Jahre, 1870, geschah. Der Ertrag der Türkenloose-Emission sollte, wie es ausbedungen war, in verschiedenen von der Pforte zu wählenden Banken hinterlegt und der Baugesellschaft nach dem Massstabe von 140 000 Francs für jeden gebauten Kilometer, je nachdem der Bau fortschritt, durch Vermittelung des Ministers für die öffentlichen Arbeiten ausgezahlt

---

[1]) Vgl. S. 53.

werden. Damit wollte man die Verwendung des realisierten Kapitals der garantierten Rente von 140 000 Francs pro Kilometer ausschliesslich für den Bau der Eisenbahn sichern. Die übrigen 110 000 Francs pro Kilometer musste die Baugesellschaft durch eigene Bonds gegenüber der von der Betriebsgesellschaft zu zahlenden Betriebspacht von 8000 Francs realisieren. Diese Obligationen bildeten ein Staatsanlehen. Die Interessen und Treffer sollten von der Pforte unmittelbar und kostenfrei auf allen europäischen Plätzen an die Inhaber ausbezahlt werden. Diese Finanzoperation bildete für das Publikum eine neue Ausgabe türkischer Renten, wobei es der Pforte zu statten kam, dass sie in der Erfüllung ihrer Verpflichtungen gegenüber ihren auswärtigen Gläubigern bis zu dieser Zeit niemals um einen Tag oder um einen Heller zurückgeblieben war. Am 15. März 1870 wurde in Konstantinopel von der Banque Ottomane die erste Zeichnung eröffnet. Um das Publikum noch mehr anzulocken, war offiziell angekündigt worden, dass der Sultan für 25 000 Pf. St., der Harem für 10 000 Pf. St. und die Sultanin-Mutter für 12 000 Pf. St. gezeichnet haben. Diese ersten Zeichnungen nahmen denn auch einen recht günstigen Fortgang, namentlich betheiligte sich das kleine Kapital, durch die glänzenden Prämienversprechungen verführt, recht lebhaft. Die türkische Regierung ging soweit in ihrem Eifer, dass man sogar in einem Augenblick in Konstantinopel daran dachte, den Beamten ihre sämtlichen Gehaltsrückstände in diesem zweifelhaften Papiere auszuzahlen. [1])

Andererseits besass die Baugesellschaft in Paris die erforderlichen Finanzmächte. Auch Wien blieb den Unterhandlungen, den finanziellen Vorbereitungen und technischen Studien keineswegs fremd. Die Westmächte, besonders Oesterreich und Italien, begünstigten das Unternehmen als eine Bürgschaft für die Integrität der Türkei, und als die friedlichste, gemeinnützigste Anbahnung zur Lösung der orientalischen Frage. Namentlich das Wiener Kabinet widmete ihm eine sorgfältige Aufmerksamkeit, und das Tuilerien-Kabinet ging in seinem Wohlwollen soweit, als die Umstände es irgend gestatteten. Dagegen blieb man trotz der grossen Interessen, welche Deutschland an der Eisenbahnverbindung hatte,

---

[1]) „La Turquie“ de 1870.

gleichgültig in Berlin. Es galt da noch, was 1853 der Bundestagsgesandte Bismark geschrieben hatte: „Um den Orient kümmert sich hier Niemand, mögen die Russen oder die Türken in die Zeitungen setzen, was sie wollen, man glaubt hier weder an Land- noch an Seegefechte und bestreitet die Existenz von Sinope, Kalafat und Schefketli" [1]). England war trotz seiner handelspolitischen Interessen, welche von der Eisenbahnverbindung der Türkei wegen der kulturellen Bedeutung des Unternehmens gar nichts Gutes erwarten konnten, gegen seinen Willen von der öffentlichen Meinung zum Schweigen verurtheilt. Ja sogar Russland, dessen politischen Interessen am meisten geschädigt wurden, konnte keinen offiziellen Schritt dagegen thun. Die Resultate der ersten Emission von 750.000 Obligationen liessen nichts zu wünschen übrig.

So stand die Sache beim Anfange der Bauarbeiten. Man konnte mit Recht hoffen, schon im Jahre 1875 Wien und Konstantinopel durch eine Eisenbahn verbunden zu sehen, wäre nicht Baron Hirsch gewesen. Sogleich nach der ersten Emission begannen die Bauarbeiten, damit aber auch das spekulierende Eingreifen von Hirsch's. Nachdem er von der Pforte die Emission der obengenannten Obligationen erlangt hatte, vermengte er seine Stellung als Konzessionär und Banquier gegenüber der Pforte, indem er als ihr Banquier deponieren liess und dann, um von derselben dem Fortschritte der Bauarbeiten gemäss ratenweise die Zahlung zu bekommen, die eingegangenen Summen ganz einfach als verbaut für sich in Anspruch nahm, ohne jemand die Rechnung für seine finanzielle Operationen zu erstatten. Für den Baron von Hirsch war es nicht schwer, sich mit Hilfe des käuflichen Armeniers Davud Pascha, des damaligen Ministers der öffentlichen Arbeiten in Konstantinopel, der vertragsmässig vorgeschriebenen Kontrolle zu entziehen. Dass Davud-Pascha dafür gekauft war, das geht aus den Briefen von Hirsch's hervor, welche von Herrn Budde, einem Beamten von Hirsch's, in der „Kölnischen Zeitung" veröffentlicht wurden [2]). Bald darauf musste Davud-Pascha seine

---

1) *P. Dehn*, Deutschland und Orient, München 1883.

2) „Kölnische Z." vom März 1883.

Stelle aufgeben und einige Monate später nach Westeuropa flüchten, um niemals in die Türkei zurückzukehren [1]).

Damit war aber Baron von Hirsch noch nicht zufrieden. Für ihn war nichts wünschenswerther als die Befreiung von der türkischen Gerichtsbarkeit, unter welcher sich die von ihm organisierte Société Impériale nach dem ersten Artikel des Konzessionsvertrages befand. Das Entgegenkommen, das Davud-Pascha den obengenannten Wünschen der Betriebsgesellschaft Talabots gegenüber bezüglich der Sicherstellung der an Hirsch zu zahlenden Betriebspacht von 8000 Francs pro Jahr und Kilometer gezeigt hatte, konnte die Wünsche von Hirsch nicht befriedigen. Baron Hirsch, der trotz der Einmischung Talabots in Wirklichkeit in dieser Zeit alleiniger Baukonzessionär und Betriebspächter war, musste drei Jahre nach dem Beginn des vollständigen Betriebs auf die von der türkischen Regierung nur provisorisch und nur für die interimistische Periode zu bezahlende Betriebsgarantie verzichten. Damit aber die finanzielle Lage der Unternehmung den bei dem Zustandekommen des Konzessionsvertrages gemachten Aufstellungen entsprechend sich gestalte, sollte Baron Hirsch die Eisenbahnen bei einer Unterstützung von 140 000 Francs pro Kilometer und mit dem Rechte auf einen Betrieb von 99 Jahren bauen. Diese Summe von 140 000 Frs. stellte das von der garantierten Rente (14 000 Frs. pro Km.) zu realisierende Kapital dar. Dieses Geschäft war an und für sich nicht glänzend, und versprach abgesehen von der Möglichkeit, etwa auf indirektem Wege das, was die Vertragsbestimmungen nicht geben konnten, zu erlangen, dem Baron von Hirsch keine guten Gewinne. Kaum waren jedoch die Bauarbeiten ausschliesslich mit dem aus der ersten Emission realisierten Kapital (Dank der Käuflichkeit Davud-Pascha's) begonnen, als zur grossen Freude Hirsch's ein glücklicher Zufall eintrat, der benützt werden konnte, um Veränderungen und Verwicklungen in den Konzessionsvertrag hineinzubringen, deren Ergebniss der Zerstörung des ganzen Unternehmens gleichbedeutend, darum aber für von Hirsch sehr günstig war. Es ist wahr, dass der Antrieb dazu von der türkischen Unbesonnenheit, insgeheim unterstützt durch russische und englische Ränke, ausgegangen war.

---

[1]) „*The Time*“, a Description of time, London 1885.

Mitteleuropa gegenüber aber, welches dem Baron Hirsch unter der Bedingung Eisenbahnen zu bauen Geld geliefert hatte, ist nur Hirsch schuldig, der alles that, um die Zerstörung der Unternehmung zur Thatsache zu machen.

Der türkische Reformator, Fuad-Pascha, war schon vor der Konzessionierung der Eisenbahn gestorben. Sein Freund und Genosse, der Grosswesir Aali-Pascha[1]), dessen Thätigkeit die Verträge von 1869 veranlasste, und dessen Wünsche und politischen Ideen eine enge Verbindung mit West-Europa bezielten, starb 1871. Mahmud-Pascha, der an seine Stelle trat, brachte einen ganz anderen Geist mit. Er war durch und durch russisch gesinnt, weil er für die Erlangung der Grosswesiratsstelle selbst dem russischen Gesandten Graf Ignatieff nicht wenig dankbar sein musste. Dem Konzessionsvertrage von 1869 gemäss sollte das Eisenbahnnetz die Verbindung mit den österreich-ungarischen Eisenbahnen über Bosnien und Serbien herstellen. Mahmud-Pascha aber, als Repräsentant des türkischen Fanatismus und der Furcht vor einem guten Verkehr mit der „ungläubigen" Welt kam zu dem russischer- und englischerseits sehr gewünschten Entschlusse, jede Verbindung mit Oesterreich zu verhindern, und um dem Grafen Ignatieff eine Freude zu bereiten, eine Verbindung zwischen Rumänien und Russland zu Stande zu bringen. Um den wirklichen und allein gegenüber dem europäischen Publikum verantwortlichen Zerstörer der Eisenbahnunternehmung in der Türkei klarer zu erkennen, müssen wir folgende seiner Zeit an die „Allgemeine Zeitung" gemachte Mittheilung wiedergeben: Pera 21. Dezember 1871. „Ueber den Zustand der öffentlichen Arbeiten und die Kommunicationen will ich lieber schweigen; die Provinzbewohner werden nun schon seit Jahren mit Abgaben gebrandschatzt und zu Roboten gezwungen, ohne dass man weiss, was aus dem Gelde wird, da von Chausseen, Landstrassen und dgl. nirgends eine Spur zu entdecken ist. Die alte Abneigung gegen gute Kommunikationsmittel besteht in den Regierungskreisen noch in voller Stärke. Seit etlichen Monaten befinden sich in Konstantinopel, Galata, Top-hana bis Beschiktasch Tramways, welche einem wahren Bedürfniss abhelfen; es scheint aber, dass man es in den höchsten Kreisen sehr bedauerte, der Tramway-Compagnie die diesfällige

---

[1]) *Challemel-Lacour*, R. d. D. M. 1869.

Konzession gegeben zu haben; der neue Stadtpräfect Ali Risa Bey übernahm es, die Sache rückgängig zu machen und zwar auf eine sehr einfache Weise. Am Tage, da die Section von Konstantinopel mit Genehmigung des Grosswesirs eröffnet wurde, schickte der Stadtpräfect gegen Nachmittag eine Anzahl Polizeisoldaten und liess einfach durch Gewalt die Fahrten einstellen. Der Director Herr Karopanos protestirte, woran man sich indessen nicht kehrte. Das wohlgelungene Experiment hob den Muth, und es wurde eine Commission von fünf Mitgliedern, Edhen-Pascha, Safvet-Pascha, Kiani-Pascha, Ahmed-Vehik Effendi und dem Stadtpräfecten ernannt, um die mit dem Freiherrn von Hirsch zur Erbauung der Eisenbahn von Konstantinopel bis zur österreichischen Grenze geschlossenen Verträge in derselben ceremonielosen Weise zu zerreissen und dem Frhrn. v. Hirsch vor die Füsse zu werfen. Indessen machte man schon nach einigen Tagen die Entdeckung, dass hinter Herrn Karapanos, dem Director der Tramway-Compagnie, europäische Kapitalisten steckten und dass man sich sehr böse Händel auf den Hals ziehe; der Stadtpräfect wurde also desavouirt und das Geschehene für ein Missverständniss erklärt. Auch die Eisenbahncommission, über deren eigentliche Absicht bereits vorlaute Mittheilungen im Publikum circulierten, und deren Existenz sich nicht ableugnen lässt, wurde plötzlich durch ein offizielles Communiqué für eine harmlose Behörde erklärt, die sich lediglich mit der Aufsuchung einer passenden Localität für den Bahnhof der Eisenbahn zu beschäftigen hatte" [1]).

So geschah es also, dass die türkische Regierung nach ihrem ersten Schritte zur Vernichtung der Eisenbahnunternehmung wider ihren Willen den Baron Hirsch um Entschuldigung bitten musste, und das Gelingen der Unternehmung wäre gesichert gewesen, hätte nicht Baron Hirsch selbst unter der Vermittelung eines Engländers alles gethan, um durch den zweiten Vertrag vom 18. Mai 1872 die Eisenbahnverbindung der Türkei mit Mittel-Europa zu verhindern. Dass Mahmud-Pascha bei der Abfassung dieses zweiten Vertrages von dem Baron Hirsch ein Trinkgeld von 400 000 Lire erhalten hatte, wurde von Mahmud-Pascha selbst vor dem Reichsgerichte in Konstantinopel anerkannt. Mahmud-Pascha wurde

1) Allg. Zeitung 1872, Nr. 2.

wegen dieser Angelegenheit verurteilt und nur durch die Gnade des Sultans von der Strafe befreit [1]).

Diese zweite Konvention von 1872 bestand aus zwei Aktenstücken: einer Vereinbarung zwischen der Société Impériale (Baron Hirsch) und der Pforte, und einer Vereinbarung zwischen der Société Générale de l'Exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe (Baron Hirsch), an deren Spitze nur zum Schein der Engländer Ralph Carle gestellt war, und der Pforte [2]).

Dem ersten Artikel des ersten Aktenstückes zufolge wurde die Konvention mit dem Baron v. Hirsch (Société Impériale) und der Pforte vom 7. April 1869 annulliert. Statt 2000 km Eisenbahnlinie musste die Société Impériale die von ihr schon angefangenen Linien vollenden, die insgesammt 1250 bis 1280 km ausmachten. Es waren die folgenden Linien:

| | |
|---|---|
| a) Die von Konstantinopel nach Adrianopel (vollendet) . . . . . . . . . . . | 318,936 km |
| b) Adrianopel-Dedeagotsch (vollendet) . . | 149,000 „ |
| c) Salonichi-Mirowtsche (vollendet) . . . | 100,800 „ |
| vollendet . | 560,736 km |
| d) Adrianopel-Sarambey (im Bau) . . . | 229,964 „ |
| e) Mirovtsché-(Sal-)Ueskūb (im Bau) . . . | 141,600 „ |
| f) Banjaluka-österreichische Grenze (im Bau) | 102,000 „ |
| im Bau . | 473,564 km |

Ausserdem verpflichtete sich die Société Impériale innerhalb 30 Monaten noch folgende zwei Strecken herzustellen:

| | |
|---|---|
| 1) von Tirnova-Seimen nach Jambol . . . | 105,46 km |
| 2) von Ueskūb bis Mitrovitza . . . . . . | 124,00 „ |
| Dazu die vollendeten Strecken . . | 560,736 „ |
| und die noch im Bau befindlichen „ . . | 473,564 „ |
| Total . | 1263,760 km |

Diese Linien von ungefähr 1250 Kilometer sollten nach dem im ersten Vertrage von 1869 vorgesehenen Preise von der türki-

---

[1]) „Augs. Allg. Z." No. 197 und 211 v. 1873.

[2]) Actes de la concession (de 1872) des chemins de fer de la Turquie d'Europe.

schen Regierung sogleich nach ihrer vollständigen Uebernahme bezahlt werden. Aber weil Baron Hirsch in derselben Zeit mit der Emission der Türkenloose beauftragt war, gestaltete sich, Dank der türkischen Unbesonnenheit bezw. Käuflichkeit, die finanzielle Operation zu einer bedeutenden Benachteiligung der Pforte. Während nach dem ersten Vertrage von 1869 bei einer garantierten Rente von 14 000 Frcs. pro Kilometer und Jahr die gesammte jährlich von der Regierung zu zahlende Rente für 2000 km sich auf 28 000 000 Francs belief, war nach dem zweiten Vertrage von 1872 die türkische Regierung für 1250 Kilometer bei einer garantierten Rente von 22 000 Francs (weil die Regierung diesmal noch die von der Betriebsgesellschaft zu zahlende Rente von 8000 Frcs. pro Km. und Jahr bezahlen musste) pro Km. und Jahr insgesammt fast dieselbe jährliche Rente von 28 000 000 Francs zu bezahlen verpflichtet. Anstatt den Kauf der Eisenbahnen mit dem im Vertrage bestimmten Preise zu bezahlen, regelte man die Sache durch die Renten, welche ganz einfach als Zins für das zu beschaffende Kapital dienen sollten! Demnach erhielt Baron Hirsch diesmal alle oben erwähnten 1 9800 00 Loose, deren Grundlage die Rente von 28 000 000 Franks war, für den Bau von 1250 km anstatt für den Bau von 2000 km. Damit wurde aber die türkische Regierung alleinige Eigenthümerin der Eisenbahnen. Die in dem ersten Vertrage (1869) versprochene Entschädigung von 10 000 Francs für jeden veräusserten Kilometer wurde auf 5 000 reducirt, was nicht verhinderte, dass sie niemals bezahlt wurde. Die nach dem ersten Vertrage (1869) der Société Impériale zustehenden Bergwerke, Steinbrüche und Wälder mussten an die Pforte zurückgegeben werden. Durch einen Separatvertrag verpflichtete sich die Regierung, dem Baron v. Hirsch in den Gebirgen von Bellovo eine Waldfläche von 900 Quadr.-km für die Dauer von 99 Jahre zu überlassen.

Wenn durch das erste Aktenstück Baron v. Hirsch's Rechte als Konzessionär aufhörten, so trat er mit dem zweiten Aktenstücke des Vertrages von 1872 hinter den Rücken Carlès als Unternehmer des Betriebes. Durch dieses zweite Aktenstück übergab die türkische Regierung den Betrieb der Eisenbahnen auf 50 Jahre der dafür früher schon gebildeten Compagnie Générale des chemins de fer de la Turquie d'Europe. Die Betriebsgesellschaft musste der türkischen Regierung sogleich nach der Vollendung der von der Regierung

zu bauenden Linien eine Betriebspacht von 8000 Frcs. pro Kilometer und Jahr aus der Bruttoeinnahme bezahlen. Die Betriebsgesellschaft wurde mit dem Bau einer neuen Linie zwischen Jambol und Schumla beauftragt, welche Konstantinopel und Adrianopel mit der Rustschuk-Varna-Eisenbahn verbinden und damit die Verbindung mit den rumänischen und den russischen Eisenbahnen herstellen sollte. Die Compagnie Générale d'Exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe übernahm mit der Zustimmung der Regierung vom 1. Juli 1873 ab den Betrieb der Rustschuk-Varna'er Eisenbahn von der englischen Gesellschaft, und zwar unter der Bedingung, dass der Ueberschuss der Brutto-Einnahmen von 7 000 Frcs. vertheilt werden solllte und zwar 45% an die Compagnie Générale und 55% an die englische Gesellschaft. Der der englischen Gesellschaft zukommende Antheil sollte gegenüber der von der Regierung zu zahlenden Garantie als Nettogewinn angesehen werden.

Die türkische Regierung ihrerseits verpflichtete sich, innerhalb drei Jahren eine Verbindung zwischen den Eisenbahnrümpfen von Salonichi nach Mitrovitza und von Konstantinopel nach Sarambey über Sofia, Küstendil mit dem Knotenpunkt Ueskäb herzustellen. Sie verpflichtete sich ferner, noch in derselben Frist von drei Jahren nach den von der Betriebsgesellschaft aufgestellten Entwürfen gute Häfen bei Salonichi, Dedeagatsch und Varna herzustellen und die Station von Konstantinopel mit guten Kais und genügenden Niederlagen zu versehen. Sie musste auch ein zum Dienst der Stationen bestimmtes Netz von Strassen einrichten, um den Verkehr mit der Eisenbahn herzustellen [1]).

---

[1]) Leider konnte die türkische Regierung diese Verpflichtung nicht erfüllen, und alles, was bis jetzt für die Hafenbauten u. s. w. theils durch die Regierung selbst, theils durch den Betriebskonzessionär für Rechnung der Regierung geschehen ist, lässt sich folgendermassen kurz zusammenfassen: In Konstantinopel wurde vor ein paar Jahren ein Quai von 130 m Länge gebaut, an dem die grössten Schiffe anlegen können; auf demselben sind transportable Dampfkrahne von 1—5 Tonnen Tragfähigkeit aufgestellt und die für den Anschluss an die Bahnhofgeleise erforderlichen Geleise-Anlagen hergestellt.

In Dedeagatsch ist der Hafenplatz für den Getreide-Export der an der Bahn bis Bellovo und Jambol gelegene Distrikt. Es ist ein eigener Hafenbahnhof und ein kleiner Hafen von 120 m Länge, 85 m Breite und

Die türkische Regierung hatte keine Verpflichtung für den Bau der bosnischen Bahn übernommen; dafür hatte die Betriebsgesellschaft das Recht, wenn innerhalb einer bestimmten Frist (bis 1875) die Regierung den Anschluss der Strecke an die österreichische Bahnen nicht ausgeführt hätte, zu verzichten. Dieser Verzicht musste sich aber ohne jede Entschädigung vollziehen. Nur behielt die Betriebsgesellschaft das Recht auf den Preis des rollenden Materials, wie auch auf den der Mobilien und Anlagen.

Innerhalb einer interimistischen Periode hatte die Betriebsgesellschaft das Recht, von den Bruttoeinnahmen 12 000 Frcs. pro Kilometer vorauszunehmen. Die Bruttoeinnahmen über 12 000 Frcs. sollten zwischen der Regierung und der Betriebsgesellschaft und zwar $^4/_5$ auf die Regierung und $^1/_5$ auf die Betriebsgesellschaft vertheilt werden. Die Bruttoeinnahme über 20 000 Frcs. sollte hälftig vertheilt werden. Für die Bestimmung der interimistischen Periode war das Netz in drei Gruppen getheilt. Die erste Gruppe umfasste die Linien von Kontantinopel nach Sarambey, von Adrianopel nach Dedeagatsch und von Tirnovo-Seimen nach Schumla; die interimistische Periode hörte ein Jahr nach der Vollendung des Betriebes auf. Die Linie von Salonich nach Mitrovitza bildete die zweite Gruppe; die intermistische Periode für sie hörte ein Jahr nach dem direkten Anschlusse an die erste Gruppe auf. Die Linie von Banjaluka nach der österreichischen Grenze bei Novi bildete die dritte Gruppe, deren intermistische Periode ein Jahr nach dem Anschlusse an die zweite Gruppe d. h. an Mitrovitza aufhörte.

---

1.80 m Tiefe zum Schutz der einfahrenden Lichterschiffe angelegt; ferner zwei Getreidemagazine von je 63×26 m Grundfläche, welchen entlang seewärts vier, landwärts zwei Geleise gelegt sind. Die Magazine sind einen Stock hoch. Aus dem ersten Stock wird das Getreide auf in dessen Höhe angelegten Stegen bis zur Quai-Linie getragen und von da durch Schütttröhren direkt in die darunter stehenden Lichterschiffe geschüttet. Aus den Parterre-Magazinen und sonstigen Lagerplätzen wird das Getreide per Hand zu den Lichterschiffen gebracht. Diese fahren dann zu den auf offener Rhede ankernden Frachtschiffen, wo das Getreide umgeladen wird.

In Salonichi besteht eine ins Meer hinausreichende 120 m lange Echelle, welche mit einem an den Bahnhof anschliessenden Geleise versehen ist; auf derselben sind zwei Handkrahnen von 15.0 und 3.0 Tonnen Tragfähigkeit aufgestellt. Auch hier können der geringen Wassertiefe wegen nur Lichterschiffe anlegen.

Wenn wir eine Vergleichung zwischen der Konvention vom 17. April 1869 und der vom 18. Mai 1872 machen wollen, können wir uns nur über die Gewandtheit des Konzessionärs (d. h. des Baron v. Hirsch) wundern! Vor allem war die dem Ansehen nach sehr sinnreiche, im Grunde aber sehr sonderbare Berechnung, die Konzession auf zwei nur der Form nach von einander getrennte Gesellschaften zu vertheilen, die Ursache aller späteren Schwierigkeiten und Verwicklungen. Der Konvention von 1869 zufolge sollte die Baugesellschaft der türkischen Regierung 2.000 km gegen 1 980 000 Obligationen liefern, d. h. für jeden Kilometer sollte die Baugesellschaft 990 Obligationen bekommen. Der Konvention von 1872 zufolge verpflichtete sich die türkische Regierung, fast alle 1 980 000 Obligationen gegen 1250 Kilometer zu geben, d. h. für jeden Kilometer 1584 Obligationen zu bezahlen. Berücksichtigt man noch, dass diese 1250 Kilometer am leichtesten von dem ganzen Netze zu bauen waren, so geht daraus hervor, dass die türkische Regierung mehr zu zahlen sich verpflichtete, um weniger zu bekommen! Es ist wahr, dass der zweiten Konvention zufolge die Betriebsgesellschaft die Betriebspacht von 8000 Frcs. nicht mehr an die Baugesellschaft, sondern an die türkische Regierung bezahlen musste; die Zahlung war aber mit solchen Bedingungen verbunden, die neue Konvention gab der Betriebsgesellschaft so gute Waffen gegen die Regierung, dass es bei einem solchen Wirrwarr wunderbar gewesen wäre, wenn die Regierung die versprochene Pacht von der Betriebsgesellschaft erhalten hätte.

Die durch die erstere Konvention in Mittel-Europa erregten Hoffnungen waren sehr gross. Man hoffte die sieben bis acht Tage dauernde unangenehme See- oder Landroute zwischen Konstantinopel und Wien auf eine Eisenbahnfahrt von vierzig Stunden zu verkürzen!

Werfen wir zunächst einen Blick auf die damalige Verkehrsverbindung auf der Balkanhalbinsel, so sehen wir sogleich, was für eine Veränderung zum Schaden des hundertjährigen traditionellen Handels Mittel-Europa's die seit der Mitte des fünften Dezenniums dieses Jahrhunderts die Häfen der Türkei besuchenden englischen oder französischen Dampfschiffe verursacht hatten. Die Balkanhalbinsel nahm bald die Stellung einer afrikanischen Factorei gegenüber Europa an. Es war viel leichter und billiger eine Reise von

Salonichi oder Konstantinopel, ja sogar von Tirnowa oder Rustschuk, über Marseille nach Paris oder London zu machen, als der Nachbarhauptstadt einen Besuch zu erstatten. Der natürliche Donauweg konnte in seinem uralten Zustande und bei den theueren Tarifen der österreichisch-ungarischen Schifffahrtsgesellschaft die Konkurrenz der westeuropäischen Seedampfschiffe nicht aushalten, und wenn man auf den Jahrmärkten Usundschowa's, Dschumaja's, Serès oder Prilep's Wiener oder Leipziger Waaren begegnete, war es der alten Tradition zu danken, nicht aber der Billigkeit oder Haltbarkeit der Waaren. Alles das waren magere Reste eines reichen Speisesaales, deren Spuren durch die bis zum Ende der vierziger Jahre in der Türkei nie gesehene Billigkeit und bald darnach ruhmreich gewordene Haltbarkeit der englischen Waaren verwischt werden mussten. Zur Charakteristik des Donaustromes als ost-westlichen Verkehrsweges, wie er in Wirklichkeit benutzbar war, diene das folgende Beispiel: Im Sommer 1875 liess ein Grundbesitzer aus dem südlichen Kaukasus, in Wien eine bei den Arbeiten des grossen Donaudurchstiches entbehrlich gewordene kleine Dampf-Baggermaschine mit dazu gehöriger Barke ankaufen. Sein geschäftskundiger Agent wandte allen Scharfsinn und alle Mühe auf, den bei Wien in der Donau selbst befindlichen Apparat auf dem sichersten und billigsten Wege nach Poti an der Kolchidischen Küste zu befördern. Er setzte sich mit allen Orient-Verkehrsgesellschaften in Verbindung und wählte schliesslich als billigsten Verfrachtungsweg die Eisenbahn Wien-Mailand-Marseille und von da die Seelinie nach Poti, auf welcher sein Gut in der That mit dem ausserordentlich billigen Satze der Rückfracht befördert wurde [1]). Es verlohnt sich, auf die durch die veränderten Umstände in den Handelsstädten der europäischen Türkei hervorgerufenen Veränderungen einen Blick zu werfen: Städte wie Weles, Ochrida, Samocow, Nisch, Widdin, deren Handelsbeziehungen mit Mittel-Europa seit den Kreuzzügen, ja sogar seit jener dunklen Zeit, als Ulm, Regensburg u. s. w. durch den Donaustrom byzantinische Kultur erhielten, bis zum Anfange der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts ununterbrochen fortgedauert hatten, mussten jetzt nach

---

[1]) *P. Dehn*, Deutschland und der Orient.

und nach durch die Konkurrenz der neuentstandenen, an dem Seeufer liegenden Nebenbuhler ruiniert werden.

Ausserdem hatten die Eisenbahnen Oesterreichs und Süddeutschlands ein directes Interesse an der baldigen Verbindung mit dem Orient. Nach einer in der „Augsburger Allg. Zeitung“ von 1874 veröffentlichten Berechnung schlug man die aus der Verbindung mit dem Oriente zu erhoffende Vermehrung der Eisenbahneinnahmen Süddeutschlands auf $2^3/_4$ Millionen Thaler jährlich an, eine Summe, die von Jahr zu Jahr grösser werden musste. Der zu erhoffende Zugang an Bruttoeinnahmen bezifferte sich für die österreichischen Eisenbahnen auf ungefähr $10^1/_4$ Millionen Mark oder 5 Millionen Gulden.

Es waren aber endlich auch ideale Triebe, welche ganz Europa für die Unternehmungen gewonnen hatten. Es war eine neue Eroberung für die Kultur, und der gebildete Europäer konnte mit Stolz darauf hoffen, dass dadurch die europäische Familie noch mit einigen vergessenen Mitgliedern vergrössert werden konnte.

Werfen wir einen Blick auf die türkischen Finanzen am Vorabend der definitiven Emission der Türkenloose, so sehen wir, dass sie, wenn nicht glänzend, so doch hoffnungsvoll genug waren [1]). Im Anfange des Jahres 1872 bestand die öffentliche Schuld der Türkei aus fünfzehn Anleihen, welche alle durch Amortisation und in einer kurzen Frist rückzahlbar waren. Eine dieser Anleihen musste im Jahre 1886, eine andere im Jahre 1905 und alle anderen, ausgenommen die in Frage kommenden Türkenloose, in verschiedenen Zeitpunkten zwischen diesen zwei Daten zurückgezahlt werden. Die für den Bau der Eisenbahnen bestimmten Türkenloose-Anleihe, deren Emission bevorstand, sollte im Jahre 1974 getilgt werden. Die jährlich für Zins und Tilgung dieser Anleihe erforderliche Rente bestand aus 194 953 027 Francs. Die Gnadengehälter oder Lebenspensionen forderten eine jährliche Summe von 13 Millionen Francs. Ausserdem existirte am 23. Februar 1872 noch eine schwebende Schuld von 295 104 500 Francs, für deren Deckung aber gleichzeitig eine ordentliche Anleihe von 250 000 000 Francs

---

[1]) Les chemins de fer et les Finances de la Turquie, dans „L'Industrie“ Nr. 35 1872.

aufgenommen wurde. Das Budget für 1872—1873 hatte

an Einnahmen = + 482 Millionen Francs
an Ausgaben = — 498 „ „
und stellte ein Deficit von 16 Millionen Francs

dar. Es war allbekannt, dass die Steuerpflichtigen unvergleichbar mehr zahlten, als der Staatsschatz bekam, so dass bei einer kleinen Verbesserung der Administration das kleine Defizit verschwinden musste. Ausserdem hatte die Türkei von dem Handel, wie auch von der Auflage ihre Vakoufs[1]) ausgeschlossen, deren Veräusserung schon damals nur eine Frage der Zeit war, und zur Vergrösserung der Staatseinnahmen und der Landeserzeugung viel beitragen musste. Die Türkenloos-Anleihe aber, die für den Bau der Bahn bestimmt war, stellte an und für sich eine Garantie dar.

Bei der Emission der Türkenloose liess die Gewandtheit des Baron v. Hirsch nichts zu wünschen übrig. Für ihn war die Finanzierung des Unternehmens bei jedem Geschäfte die Hauptsache, und mit Hilfe erkaufter Staatsmänner und Tagesblätter ist ihm dieselbe auch über alle Massen gelungen. Unter grosser Reklame brachte Baron v. Hirsch im Frühjahre 1870 und nochmals im Jahre 1872 die Türkenloose und zwar insgesammt 1 980 000 Stück im Nominalwerthe von 400 Francs, zu 3 Prozent verzinslich und innerhalb 104 Jahren durch Verloosung rückzahlbar, zum Kurse von 180 Francs auf den Markt, so dass der Gesammterlös 356 400 000 Francs betrug. Da Baron Hirsch nach seiner eigenen Versicherung für die Bahnbauten in Wirklichkeit nur 254 545 454 Francs in die Hand bekommen haben will, so sind 101 854 546 Francs durch die Finanzierung absorbiert worden. Wie im Wiener Fremdenblatt, dem Organe des Auswärtigen Amtes in Wien, wiederholt zu lesen war, soll Baron Hirsch sich selbst gerühmt haben, bei der Emission der Türkenloose 64 Millionen Francs und bei dem türkischen Eisenbahngeschäft in sechs Jahren 125 Millionen Francs „verdient“ zu haben [2]).

---

[1]) Unter Vakufs versteht man alle in der Türkei den Moscheen gewidmeten Güter, von welchen keine Steuern zu erheben sind. Diesem Vorzug der Vakufs ist es zu danken, dass sich später der Missbrauch verbreitet hat, die Privatgüter als Vakufs irgend welcher Moschee zu übertragen, während die Moschee dem eigentlichen Eigenthümer die Einkünfte übergab.

[2] *P. Dehn*, Die Orient-Bahnen, München 1882.

Sofort nach der ersten Emission der 750 000 Türkenloose vom 15. und 16. März 1870 begannen die Bauarbeiten. Nach dem Wunsche der türkischen Regierung und entsprechend den Interessen des Konzessionärs fing der Bau in den Häfen an und ging nach dem Hinterlande zu. Damit gab man schon den Interessen Mittel-Europas, besonders Oesterreichs, eine starke Ohrfeige. Alle nöthigen Materialien mussten über die See herkommen, d. h. aus England, Belgien und theilweise aus Westdeutschland; die Einsammlung des Kapitals war Wien und Berlin überlassen, London oder Brüssel mussten die Baumaterialien liefern [1]), das Arbeiterpersonal kam grösstentheils aus Italien und der Schweiz, die deutschen Ingenieure fehlten aber auch nicht.

Ein Theil der Tracearbeiten wurde unter dem Drucke der im Einverständnisse mit den Repräsentanten Baron Hirsch's befindlichen Paschas von der benachbarten Bevölkerung gebaut. Die nach dem ersten Vertrage in der Höhe von 10000 Francs, nach dem zweiten in der Höhe von 5000 Francs für jeden veräusserten Kilometer versprochene Entschädigung wurde nicht bezahlt. Aber noch mehr, man zwang mit Hilfe der käuflichen Paschas die Bevölkerung zu allerei Frohndiensten. Noch heute gibt es arme Familien, welchen Baron Hirsch, der allbekannte Wohlthäter, wo es sich um seine Stammesgenossen handelt, viele Tagelöhne schuldet. [2]) Die Kunstbauten aber wurden meistentheils von italienischen Arbeitern ausgeführt.

Von der in dem Konzessionsvertrage vorgesehenen Aufsicht über die Bauarbeiten war seitens der türkischen Regierung und der Betriebsgesellschaft keine Spur zu entdecken, da die Regierung diese Sorge der Betriebsgesellschaft überliess, die mit der Baugesellschaft in der That eine und dieselbe Person zum Haupte hatte! Bei der Uebernahme der Eisenbahnen von der Baugesellschaft zeigte sich der Repräsentant der Betriebsgesellschaft mehr als Feind wie als Freund der türkischen Kommission, deren Interessen identisch sein mussten, so dass die Uebernahmekommission sich endlich ge-

---

[1]) Vgl. *Saling's* Börsenjahrbuch. 1891—92.

[2]) Vgl. die seitens der Bevölkerung an den bulgarischen Eisenbahn-Kommissär gerichteten Beschwerden gegen die Betriebsgesellschaft, in *Kolaroff's* Schrift: Die Orientalischen Eisenbahnen in Bulgarien. 1893.

nöthigt sah, seine Zulassung bei der Entscheidung zu verhindern. Einige provisorisch angenommenen Strecken erforderten noch Bauarbeiten, welche nach dem Konzessionsvertrage von der Baugesellschaft ausgeführt werden mussten. Die Baugesellschaft aber beeilte sich, ohne Erlaubniss von der Regierung erhalten zu haben, diesen Rest der Bauarbeiten herzustellen, in der Hoffnung, sie später der Pforte verrechnen zu können. Esthem-Pascha, ein Schüler der „Ecole des Mines" in Paris, hat als Minister der öffentlichen Arbeiten viel dazu beigetragen, wenigstens bei der Uebernahme der Eisenbahnen die Interessen seiner Regierung wirklich zu wahren. Im Einverständnisse mit der Baugesellschaft hat derselbe eine Kommission europäischer Fachleute einberufen (Nordling, Bayliss und Goschler), welche sich über den Zustand der Eisenbahnbauten aussprechen musste. Trotz der Mässigung ihres Berichts [1]) wiesen sie auf viele Lücken hin. Der Bericht machte darauf aufmerksam, dass dieser von der türkischen Regierung zu 237 600 Francs [2]) pro Kilometer bezahlte eingeleisige Schienenweg Erleichterungen jeder Art darstellte, welche ebenso der Natur des Bodens, als auch dem Konzessionsvertrage zu verdanken waren. Die Betriebsgesellschaft aber, nicht zufrieden mit diesen Vortheilen, hat die Schlingen vermehrt, um noch grösseren Gewinn zu machen. Der Lauf der Bahn bog sich, um sich den Wasserläufen oder kleinen Hügeln zu entziehen. Trotzdem aber hat sich die Baugesellschaft keine Mühe gegeben, die Städte mit naheliegenden Stationen zu versehen. Um die Ersparung einiger wenig schweren Arbeiten hat die Baugesellschaft die Hauptstädte der Provinzen einige Kilometer weit von der Eisenbahn liegen gelassen, so dass auf dem ganzen Lauf der Eisenbahn Stationen ohne Städte und Städte ohne Stationen zu sehen sind. Die Kommission bemerkte noch, dass die Baugesellschaft anstatt mit ihren Arbeiten in Sarambey aufzuhören, dieselben noch 9 Kilometer weiter bis nach Bellovo ausgedehnt hatte, um

---

[1]) *Eschbach*, Lettre de Turquie (Les chemins de fer turcs) dans „L'Economiste francais" p. 669, 1874.

*Hartwich*, Rumelische Eisenbahnen, in „Deutsche Bauzeitung", S. 46, 1875.

[2]) Nach der Berechnung Hirsch's, der von den 1 980 000 Türkenloosen nur 254 505 454 Francs realisiert haben will.

den Wald von Bellovo ausbeuten zu können. Der Abstand, welcher die Stationen trennt, beträgt durchschnittlich 22 Kilometer. Es sollte Enos, und nicht Dedeagatsch die letzte Station am Meere sein. Die Schutzvorrichtungen gegen die Bergwässer erklärte die Kommission für ungenügend. Die Kommission bedauerte, dass die Brücken ausschliesslich aus Holz gebaut waren. Der Abstand zwischen den Schwellen sollte 1 Meter nicht überschreiten, die Schwellen waren aber 1,15 Meter und sogar 1,18 von einander entfernt. Trotz der Bestimmungen des Konzessionsvertrages waren keine Massnahmen für die Verhütung von Unglücksfällen getroffen; so waren zum Beispiel die Uebergänge nicht mit Barrieren versehen. [1])

Bei unserer Detailbeschreibung der Balkaneisenbahnen werden wir auch für die von Baron Hirsch gebauten Rümpfe ein ausführliches Bild geben.

Mit der Herstellung dieser Eisenbahnrümpfe hat die Baugesellschaft, d. h. die Société Impériale, ihre Verpflichtungen nach dem zweiten Vertrage von 1872 gegenüber der türkischen Regierung erfüllt, aber die letztere konnte die definitive Uebernahme nicht zu Stande kommen lassen, weil die Art und Weise des Baues dieser Rümpfe den Stipulationen des Konzessionsvertrages nicht entsprach. Durch eine etappenweise erfolgte provisorische Uebernahme zwischen 1872 und 1875 wurden sämmtliche Rümpfe der Betriebsgesellschaft übergeben, ohne dass die definitive Uebernahme zu Stande gekommen wäre [2]). Die Baugesellschaft hatte aber gewissermassen eine Verpflichtung gegenüber den Inhabern der Türkenloose, weil sie mit dem realisierten Kapital die Eisenbahnverbindung zwischen der Türkei und Europa herzustellen versprochen hatte, ohne dass dies geschehen wäre. Als die türkische Regierung, durch die Verluste des Russischen Krieges geschwächt, ihren Verpflicht-

---

[1]) Erst vor 2 Jahren wurden bei einigen Durchgängen Barrieren aufgestellt, natürlich zu $^{4}/_{5}$ für Rechnung der Regierung.

[2]) Die Eröffnung fand in folgenden Zeiten statt: Konstantinopel—Sarambey (Bellovo) 561 km. im Juni 1873; Dedeagatsch—Adrianopel 148.9 km im Aug. 1872; Salonichi—Ueskiib 243.1 km im Aug. 1873; Ueskiib—Mitrovitza 119.5 im Dezember 1874; Trnovo—Seymen—Jambol 105.6 km am 17 Dezember 1874.

ungen nicht nachkommen konnte, als die Zahlung der Zinsen und Prämien seit 1875 aufgehört hatte, zog eine Gruppe von Inhabern den Baron Hirsch, jedoch ohne Erfolg, vor das Gericht in Wien. So sind die Geschäfte der Baugesellschaft bis zum heutigen Tage geblieben, ohne dass die definitive Uebernahme von der türkischen Regierung stattgefunden hätte.

Wie gesagt, übergab Baron Hirsch als Baugesellschaft nach Vollendung der einzelnen Strecken dieselben etappenweise an Baron Hirsch als Betriebsgesellschaft. Baron Hirsch als Baugesellschaft machte eine Menge von Bauarbeiten, welche er als Betriebsgesellschaft durchführen musste. Es geschah so, dass er der Regierung seine Bauarbeiten zweimal zu verkaufen schien.

Die Betriebsgesellschaft begann zwar die Bauarbeiten der Linie Schumla-Jambol, doch gab die Unfähigkeit der Regierung, die zweimonatlichen Raten zu bezahlen, der Betriebsgesellschaft bald darauf den besten Vorwand, die Bauarbeiten einzustellen. Andererseits hörten bei der Bedrängnis der türkischen Regierung infolge des inneren politischen Wirrwarrs die Bauarbeiten für die Linie Sarambey-Sofia-Küstendil-Ueskūb schon beim Beginne auf.

Als Ergebniss aller grossen Versprechungen und Hoffnungen bezüglich der Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Konstantinopel wurden die türkischen Provinzen durch die oben schon erwähnten Eisenbahnrümpfe mit den Häfen von Salonichi-Dadeagatsch und Konstantinopel in Verbindung gesetzt und hiedurch wurde das Land dem englischen und französischen Handel überliefert. Bald nach dem Eindringen der englischen Waaren in das Innere des Landes, in einem Zeitraume von 5—7 Jahren, veränderten sich die Handelsbeziehungen in der europäischen Türkei vollständig. Es genügt, zu erwähnen, dass alle Jahrmärkte, die eine hundertjährige Vergangenheit und einen Weltruf besassen, verschwanden, weil man jetzt nicht mehr grosse Reisen nach Wien oder Leipzig zu machen brauchte, um die für das ganze Jahr nothwendige Waare auf einmal sich vorher zu verschaffen. Die Magazine von Salonichi, Dedeagatsch, Konstantinopel und Varna konnten jede Factur von Philippopel, Ueskūb oder Schumla, ja sogar von Sofia, Sarajewo oder Tirnowa in 2—3 Tagen erfüllen.

Der Korrespondent der „Augsburger Allg. Zeitung" schrieb bei der Eröffnung der Eisenbahn Konstantinopel-Sarambey:

„Während Adrianopel seine Waare grösstentheils von Marseille und London bezieht, versorgt sich Philippopel vom österreichischen Markte. Beim Einkauf von Rosenöl im Bazar traf ich auch sogleich einen alten Bekannten — einen Sechser aus dem Jahre 1849. Es sind dies Verhältnisse, die von der österreichischen Regierung wohl berücksichtigt werden dürfen. Verzögert sich der Anschluss der türkischen Bahnen durch das serbische Gebiet an die österreichischen Bahnen ungebührlich lange, so liegt die Gefahr nahe, dass dieses bedeutende Absatzgebiet von Philippopel für die österreichischen Waaren verloren geht. Durch die hergestellten Bahnen ist Philippopel durch Konstantinopel und Dedeagatsch mit dem Meere in unmittelbare Verbindung gebracht, und hierdurch erscheint die englische und französische Waare gegenüber der österreichischen konkurrenzfähig. Ganz dasselbe Verhältniss, wie in Philippopel findet auch auf der Salonicher Linie von Weles, Küprulü und Uesküb statt. Möchte dieser Wink nicht unbeachtet bleiben . . . .[1]"

Nicht nur sollte „dieser Wink unbeachtet bleiben", vielmehr versäumte die österreichische Regierung keine Gelegenheit, dem Zerstörer des im Jahre 1869 beschlossenen türkischen Eisenbahnnetzes zu Hilfe zu kommen.

---

Wie schon aus den vorausgegangenen Schilderungen zu sehen war, nahm die Betriebsgesellschaft (Compagnie générale d'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe), d. h. Baron Hirsch bis zum ersten Januar 1875 die verschiedenen von der Baugesellschaft (Société Impériale de construction des chemins de fer de la Turquie d'Europe), d. h. von demselben Baron Hirsch gebauten Eisenbahnstrecken, im Ganzen 1263 km, der Reihe nach in

[1]) Augsb. Allg. Ztg. 1873, Nr. 184.

Besitz, ohne dass die definitive Uebernahme durch die türkische Regierung stattgefunden hätte. Andererseits konnte die türkische Regierung infolge der plötzlich entstandenen Unruhen in Bosnien, in der Herzegovina und bald darauf in Bulgarien ihren Verpflichtungen gegenüber der Betriebsgesellschaft nicht nachkommen. Die Kriege mit Serbien (1876) und mit Russland (1877—78)[1]) verwickelten die gegenseitigen Forderungen zwischen der Pforte und dem an der Spitze der beiden Gesellschaften stehenden Baron Hirsch noch mehr. Der Wirrwarr war so vollständig, dass sich Baron Hirsch während des Berliner Kongresses und sogar mehrere Jahre nachher nicht scheute, sich als alleiniger „Eigenthümer" der türkischen Eisenbahnen zu bezeichnen! Ihm war es sehr gut gelungen, vor den europäischen Regierungen einige Zeit als solcher zu gelten. Nicht nur seinen Rechten, sondern auch allen seinen Ansprüchen kam der Berliner Vertrag nach. Er wurde so gefürchtet, dass die bulgarischen Delegierten bei der Conference à Quatre in Wien 1883, „erst dann die Convention unterzeichneten, nachdem Oesterreich-Ungarn formell versprochen hatte, die türkische Bahngesellschaft (Hirsch) zu bewegen, auf alle derselben durch Artikel XXI des Berliner Vertrages zugesicherten Rechte in Bulgarien zu verzichten". Und für alles das musste er der österreichischen Regierung dankbar sein, welche die Ansprüche moderner Spekulanten begünstigte, selbst wenn es zum Schaden für die Interessen des freundlichen Nachbars war.

Erst nach dem Irade vom 23. Juni 1884 fasste die türkische Regierung den festen Plan, sich von der orientalischen Compagnie und von ihrem mächtigen Repräsentanten, v. Hirsch, zu befreien und das auf Staatskosten gebaute Eisenbahnnetz in Besitz zu nehmen. Die Pforte nahm ein erzürntes Aussehen an und drohte der Compagnie, die Eisenbahnen zu sequestrieren und den Betrieb zu übernehmen. Dank dem Drucke der ausländischen Regierungen wollte v. Hirsch eine Quittung für die von der Pforte zurückgeforderten Summen erlangen und dennoch ein Eisenbahnnetz behalten, welches er seit zehn Jahren nach seinem Belieben betrieb. Durch den Vertrag vom 22. Dezember 1885 verpflichtete sich die

---

[1]) *Martner*, Emploi des chemins de fer pendant la guerre d'Orient (1876—78) Paris 1878.

Compagnie, die Bruttoeinnahmen über 7000 Francs pro Jahr und pro Kilometer mit der Regierung zu theilen; jedenfalls aber wurde der türkischen Regierung eine Betriebspacht von 1500 Frcs. pro Jahr und pro Kilometer zugesichert, damit sie dieselbe zur Zahlung der 7% Zinsen für die Anleihe von 23 Millionen Frcs. verwende, die sie im Jahre 1880 von Hirsch erhalten hatte. Um die früheren Streitfragen zu regeln, wollte man ein Schiedsgericht berufen. Es sollten zwei Schiedsgerichte bestellt werden: das eine für die Betriebsgesellschaft und das andere für die Baugesellschaft (Société Impériale). Die türkische Regierung machte gegenüber der Baugesellschaft (Société Impériale) folgende Ansprüche [1]: Sie forderte Rechnung über den erzielten Ertrag der emittierten 1 980 000 Obligationen; sie hielt den Bau der Eisenbahnen für qualitativ sehr gering und damit vertragswidrig.

Der Betriebsgesellschaft gegenüber stellte sie folgende Hauptansprüche auf: sie verlangte 1) die Zurückzahlung des nach dem ersten Vertrage von 1869 an die Betriebsgesellschaft auf zwei Mal gegebenen Garantie-Kapitales von 13 Millionen Francs mit seinen Zinsen im Belauf von 40 Millionen Francs, und 2) die Zahlung der Betriebspacht von 8000 Francs pro Jahr und pro Kilometer vom Jahre 1872 ab im Belauf von 20 Millionen Francs.

Die Gegenansprüche [2]) der Baugesellschaft entsprachen der Wahrheit nicht. Dank der türkischen Energielosigkeit ist trotz des Vertrages von 1885 bis jetzt kein Schiedsgericht einberufen worden, und hat die definitive Regelung noch nicht stattgefunden.

Ganz anders aber war es mit der Betriebsgesellschaft. Sie forderte von der Regierung: 1) die Bezahlung der durch die Betriebsgesellschaft gemachten Bauarbeiten auf der Linie Schumla-Jambol nach dem Vertrage vom 18. Mai 1872, deren Kostenbetrag durch die Aufsichtsbeamten der Pforte bestätigt war; 2) den Preis des rollenden Materials, der Mobilien und Anlagen auf der Linie Banjaluka-Novi bis an die österreichische Grenze, welche Linie dem vorbehaltenen Rechte gemäss im Jahre 1875 verlassen wurde; dann folgten eine Reihe unrichtiger Ansprüche, welche die Betriebsgesellschaft gegenüber ihrer Schwester, der Baugesellschaft

---

1) „La Turquie" 2 Février 1885.
2) Les chemins de fer de la Turquie d'Europe, Versailles 1885.

geltend zu machen hatte. Was die Betriebspacht betraf, so wollte die Betriebsgesellschaft gar nichts davon hören, weil sie eine solche dem Vertrage gemäss nur dann bezahlen konnte, wenn das zu betreibende Eisenbahnnetz vollständig dem Vertrage gemäss ausgebaut war. Im Gegentheil forderte die Betriebsgesellschaft noch eine Entschädigung von der Regierung, weil die Betriebsausgaben dieser Eisenbahnrümpfe nicht gedeckt werden konnten.

Das Schiedsgericht, welches zwischen der Pforte und der Betriebsgesellschaft entscheiden sollte, erliess im Juli 1888 22 Schiedsprüche; die Schiedsrichter konnten sich aber über sechs Punkte nicht einigen, und diese sechs Punkte umfassten für sich allein die ganze Streitfrage.

Ueber diese 6 Fragen verfasste jede Partei einen speziellen Bericht, welcher in letzter Instanz durch einen fünften Schiedsrichter geprüft werden sollte. Am 25. Februar 1889 erkannte der Oberschiedsrichter von Gneist, Professor in Berlin, die Pforte als Gläubigerin der Betriebsgesellschaft für eine Summe von 26¾ Millionen Francs an. Nach den 22 Schiedsprüchen aber war die Pforte Schuldnerin für eine Summe von 12½ Millionen, so dass die Pforte nur 14¼ Millionen von der Betriebsgesellschaft bekam. Die 26¾ Millionen Francs stellten die Kapitalisation des von der Regierung an die Betriebsgesellschaft gelieferten Garantie-Kapitals von 13 Millionen zu 5% für 15 Jahre dar, während die 12½ Millionen die durch die Betriebsgesellschaft ausgeführten Verbesserungsarbeiten und die Militärtransportkosten in sich schlossen [1]).

Will man aber irgend eine Vorstellung für die finanziellen Ergebnisse bis zum Jahre 1890, d. h. bis zur Veräusserung nahezu der gesammten Aktien seitens von Hirsch's an die Deutsche Bank und den Wiener-Bankverein gewinnen, so muss man folgendes als das der Wahrscheinlichkeit an meisten entsprechende ansehen:

Mit der am 17. Dezember 1874 erfolgten Eröffnung der Strecke Trnovo-Jambol war die Bauperiode der orientalischen Bahnen vollendet und seit 1. Januar 1875, nachdem der Betrieb der unproduktiven Bahn Banjaluka-Novi (102 km) aufgegeben worden war, blieb die von Baron von Hirsch bis Ende 1889 betriebene Bahnlänge von 1179.68 km immer dieselbe.

---

[1]) „Le Moniteur des Intérêts Materiels“ du 23. Février 1889.

Den von der Betriebsgesellschaft hier und da gegebenen Angaben gemäss sollen die Betriebseinnahmen sich dermassen gestellt haben, dass während der Periode 1876—85 ein Netto-Ueberschuss von 6165.81 Francs und während der Periode von 1886—89 inclusive ausser der an die Türkei zu zahlenden Pacht von 1500 Francs, ein Netto-Ueberschuss von 3451 Francs per Jahr und Kilometer erzielt wurde, d. h. dass sich der von der Betriebsgesellschaft während der Periode der Alleinherrschaft Hirsch's (1874 bis 1889 inclusive) durchschnittlich erzielte Netto-Ueberschuss per Jahr [1]) auf

$$\text{und}\begin{cases}61{,}658 = 10 \times 6165{,}8 & \text{für } (1876-85)\\ 13{,}804 = 4 \times 3451 & \text{„} \quad (1886-89)\end{cases}$$

$$\text{per Kilometer}\ \underbrace{75462 : 14}_{5390}\ \text{Francs belief.}$$

Wie hoch war aber das Anlagekapital der Betriebsgesellschaft, dem der durchschnittliche jährliche Netto-Gewinn von 5390.1 Francs $\times$ 1170 = 6,306,417.0 Francs gegenüber stand? Die Gesellschaft hatte 100 000 Aktien zu 500 Francs. Es ist wahr, dass bei der Begründung $^1/_4$ des Aktienkapitals, d. h. ein Betrag von $12^1/_2$ Millionen Francs eingezahlt wurde [2]). Was später aber geschah, können wir genau nicht wissen. Fast alle Aktien befanden sich in den Händen des Baron von Hirsch. Die Gesellschaft änderte mehrmals den Namen und den Sitz, es wurde aus einer Société Générale eine Compagnie générale d'Exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe, dann eine Compagnie des chemins de fer Orientaux, aber immer blieb ihr Eigenthümer der Baron von Hirsch. Zufolge der Eigenthümlichkeit dieser Aktiengesellschaft brauchte das Publikum über die Lage der Unternehmung nie klar zu werden. Es war genug, wenn Baron von Hirsch gut unterrichtet war. Bei unangenehmen Konflikten mit der Pforte aber, wenn die Unterstützung der europäischen Regierungen nothwendig war, liess man von Aktionär-Ver-

---

[1]) Vgl. die Tabellen No. 24—27.

[2]) Assemblée générale ordinaire et extraordinaire (du 26. Sep. 1872, Paris) des Actionaires de la Cie. génerale des chemins de fer de la Turquie d'Europe dans „Le Courrier de la Bourse et des chemins de fer“ du 10. Nov. 1872.

sammlungen u. s. w. sprechen, welche bis 1890 nie stattgefunden haben. Das eingezahlte Kapital der Aktien änderte sich nach dem Wunsche von Hirsch's. Das Budget der Unternehmung wurde nie veröffentlicht, so dass es uns unmöglich ist, eine sichere Kunde über den Bestand des eingezahlten „Aktienkapitals“ zu erlangen. Doch können wir dem Vorhandenen gemäss eine der Wahrheit nahe kommende runde Zahl bezeichnen, welche als das wahrscheinlich eingezahlte „Aktienkapital“ oder besser als das für den regulären Betrieb nothwendige Kapital betrachtet werden darf. Nachdem die für Erneuerungsbauten erwachsenen Kosten durch den oben erwähnten Schiedsspruch zu Lasten der Türkei waren, bestand alles, was die Gesellschaft als Anlagekapital annehmen konnte, aus dem Werthe der Fahrbetriebsmittel und des Werkstättenmaterials. In der zum ersten Male veröffentlichten Gesellschafts-Bilanz per 31. Dezember 1890 ist der Werth des Fahrparks, Mobiliars, der Werkzeuge und Materialvorräthe auf nur 19 752 363.67 Francs beziffert. Dazu kommt an baaren Kassabeständen, Wechseln und diversen Debitoren Francs 3 516 178.82.

Rechnen wir dazu noch die, wie bekannt, erst durch Ersparnisse von den Reineinnahmen zu beschaffenden verschiedenen Rücklagen von 5 875 232.82 Francs, so kann sich die ganze Summe kaum auf rund 29 Millionen beziffern. Und alles das in einem Moment, wo eine Vergrösserung des Anlage-Kapitals von 4½ Millionen mittelst des Restes der für die Bezahlung der 14½ Millionen Francs an die Türkei gemachten Anleihe von 19 790 162 Francs stattfand! Nach allem ist der Schluss zu ziehen, dass das Betriebskapital nie über 29 Millionen Francs betragen hat. Aber wir wissen, dass die türkische Regierung, dem Rathe des ersten Betriebsunternehmers folgend, der Betriebsgesellschaft von Anfang an ein Garantie-Kapital von 13 Millionen Francs anvertraut hat, so dass diese 13 Millionen Francs mit den bei der Gründung der Gesellschaft einbezahlten 12½ Millionen Francs genügten, um das für den Betrieb der Bahnen nothwendige Kapital zu decken, was mit einer offiziösen Publikation der Betriebsgesellschaft selbst von 1885 im Einklang steht [1]). Im Jahre 1889 hat die Betriebsgesellschaft diesen 13 Millionen

[1]) Es ist dies die annonyme Schrift: Les chemins de fer de la Turquie d'Europe, Versailles 1885.

gegenüber an die Türkei die Summe von 26750000 Francs, einschliesslich der Zinsen zu $5^0/_0$, bezahlt. Damit diese 13 Millionen Francs während der Zeitperiode von 1875—89 getilgt werden konnten, war daher eine Annuität von ungefähr 1250000 Francs erforderlich. Das Ergebniss unserer Berechnungen ist, dass die Betriebsgesellschaft oder besser der Baron von Hirsch für seine $12^1/_2$ Millionen ein jährliches Reineinkommen von rund Francs 5000000 bekam, was einen „Gewinn" von $40^0/_0$ darstellt.

Allein damit war der Baron von Hirsch noch lange nicht zufrieden, und als er im Jahre 1889 den Rest dieses Postens von $14^1/_4$ Millionen Francs an die türkische Regierung zurückzahlen musste und dazu noch ungefähr 5500000 Frcs., welche für Erneuerung der Betriebsmittel nothwendig waren, stellte der Baron, statt diese Posten von den früheren Gewinnen abzustreichen, wie wir es berechnet haben, den Betrag derselben zu 19790162 Frcs. in die Passiva der Gesellschaft als eine $5^0/_0$ige Anleihe!

Ausserdem bezeichnete er am Ende seiner Alleinherrschaft (1890) das eingezahlte Aktienkapital mit $80^0/_0$ von dem Nominalbetrage, was die Passiva der Bilanz noch mit einem unberechtigten Schuldposten von ungefähr (40000000 — 12500000) = $27^1/_2$ Millionen Frcs. belastete.

Zur Berechtigung dieser zwei Passivposten von ungefähr 41 Millionen Francs (14250000 + 27500000) hat man an die Aktiva die erdichtete Post „Werth der Konzession" mit 40556626,51 Francs angehängt [1]).

Durch die Entfernung des Barons von der Betriebsgesellschaft musste die letzte Hoffnung der türkischen Regierung auf irgend eine Ausgleichung der unerledigten Streitfragen der Baugesellschaft (Société Impériale de Construction), deren Eigenthümer auch Hirsch war, ein für allemal verschwinden. Die vor dem Handelsgerichte in Konstantinopel am 4. Dezember 1890 gegen den Baron als Bauunternehmer angestellte Klage [2]) mit Bedrohung einer Beschlagnahme der demselben als Betriebsunternehmer gehörenden Fahrbetriebsmittel u. s. w. blieb resultatlos, weil seit April des-

---

1) Vgl. II. Theil.

2) „Le Moniteur des Intérêts Materiels" de Dec. 1891.

selben Jahres nicht mehr Baron v. Hirsch, sondern ein deutsch-österreichisches Konsortium Hauptbesitzer der Betriebs-Gesellschaft war.

Während die Reklamationen der türkischen Regierung gegenüber der Baugesellschaft niemand mehr interessieren, ist es eine Lieblingsbeschäftigung der Tagespresse, häufig an die grossen Gewinne, die von Hirsch aus der Bauunternehmung der orientalischen Eisenbahnen zog, zu erinnern. Auf Grund sicherer, meistentheils von Hirsch selbst stammender Angaben haben wir folgendes gefunden:

Der Bau des ganzen Netzes von 1269 km wurde von dem Baron Hirsch an Theilunternehmer abgegeben, so dass es ihm insgesammt ungefähr 145 000 000 Francs gekostet hat. (Siehe II. Theil Tabelle Nr. 3).

Die offiziösen Angaben Hirsch's wollen diese Summe durch später stattgefundene Ergänzungsarbeiten mit 16 % vergrössern, so dass die letztere auf rund 168 200 000 Francs sich belaufen musste. Während die von mir gesammelten Angaben den Betrag des durch die Emission der 1 980 000 Loose erzielten Rein-Kapitals auf wenigstens 306 900 000 Francs feststellen[1]), will von Hirsch nicht mehr als 254 529 000 Francs einkassiert haben[2]). Die Angaben des Barons, dass er, wie in der Baukonvention gesagt war, die Erfordernisse dieser Anleihe während der Bauzeit aus eigenen Mitteln bestritten habe, sind falsch: von Anfang an wurden die Erfordernisse dieser Anleihe an Zinsen und Prämien aus Staatsmitteln gedeckt, und Baron Hirsch hat der Pforte nichts dafür gegeben. Danach ist die Frage zweifach zu beantworten:

1) Nach den Angaben v. Hirsch's hat er

| | |
|---|---|
| | 254 529 000 |
| | — 168 200 000 |
| im Ganzen . | 86 329 000 Francs |

oder rund 68 000 Frcs. per Km. gewonnen, während er nach unserer Meinung für den Bau ungefähr

| | |
|---|---|
| | 306 900 000 |
| | — 168 200 000 |
| also | 138 700 000 Francs |

---

1) Vgl. *Salings*, Börsenjahrbuch, dann die Berechnungen des Herrn *v. Moravitz* über die Türkenloose.

2) Les chenims de fer de la Turquie d'Europe, Versailles 1885.

in die Tasche gesteckt hat. Nach der einen und der anderen Berechnung ist das Ergebniss dieser Unternehmung dasselbe, wenn man den Bau in Zusammenhang mit der Finanzierung der Anleihe bringt: es ist sicher, dass die im Jahre 1870 durch die dem Baron nahestehende englische Bank emittierten 750 000 Loose zu 180 Frcs. per Stück und der Rest von 1 230 000 durchschnittlich zu 165 Frcs. per Stück aufgelegt wurden, so dass der Gesammtbetrag 319 950 000 Frcs. gab. Nimmt man die eine oder die andere Version, so bleibt doch immer für den Baron v. Hirsch ein Reingewinn von rund 130 Millionen, indem zu bemerken ist, dass, was er nach der ersten Version weniger gewann, er selbst gewann und umgekehrt.

---

## V. Die „Vierer-Konferenz" bezüglich der Eisenbahn-Verbindung Wien-Konstantinopel bezw. Salonichi.

Durch die Vorschläge der österreichisch-ungarischen Bevollmächtigten[1]) aufgefordert, hat sich der Berliner Kongress (1878) auch mit der Ordnung der Eisenbahnfrage auf der Balkanhalbinsel beschäftigt. Nach den Artikeln X, XXI und XXXVIII[2]) des Berliner Vertrages verpflichteten sich die österreichisch-ungarische,

---

[1]) Protocole Nr. 7, Séance du 26 Juin 1878 du Congrès de Berlin dans le Recueil de traités etc. de Martens 2me Serie XI. vol.

[2]) Der hier in Betracht kommende Artikel XXXVIII lautet:

„La principauté de la Serbie est substituée, pour sa part, aux engagements que la sublime Porte a contractés, tant envers l'Autriche-Hongrie (welche?!) qu'envers la compagnie pour exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe par rapport á l'achèvement et au raccordement ainsi qu' à l'exploitation des lignes ferrées à construire sur le territoire nouvellement acquis par la principauté.

Les conventions nécéssaires pour régler ces questions seront conclues, immédiatement après la signature du traité, entre L'Autriche-Hongrie, la Porte, la Serbie, et, dans les limites de sa compétence, la Principauté de Bulgarie.

die serbische, die bulgarische und die türkische Regierung, sogleich nach der Herstellung des Friedens durch ein gemeinsames Einverständniss eine Eisenbahnverbindung zwischen der europäischen Türkei und dem übrigen Europa zu Stande zu bringen. Zwar übernahm, wie wir wissen, die bulgarische und die serbische Regierung durch die Artikel X und XXXVIII die Verpflichtungen der Türkei gegenüber der österreichisch-ungarischen Monarchie und gegenüber der Betriebsgesellschaft, aber 1) existirten zwischen der Türkei und der österreichisch-ungarischen Monarchie keine Verpflichtungen über die Eisenbahnfrage, und was 2) die Betriebsgesellschaft betraf, so hatte sie das Recht auf den Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen Bellovo (über Sofia und Küstendil) und Ueskūb; aber der Berliner Vertrag statuirte keinerlei Zwang zur Ausführung der letzteren, gewährte den Regierungen vielmehr über die Art der Verbindung zwischen der europäischen Türkei und dem übrigen Europa volle Freiheit. Bei Abschluss des Berliner Friedens aber glaubte die Wiener Diplomatie, nachdem sie für die Vergrösserung Serbiens erfolgreich eingetreten war, diesen jungen Staat in der Hand zu haben, und liess sich sogleich während des Berliner Kongresses selbst — in der provisorischen Eisenbahn-, Handels-, Zoll- und Schifffahrts-Konvention mit Serbien vom 8. Juli 1878 — die Zusage machen, dass die serbisch-ungarischen Eisenbahnanschlüsse innerhalb drei Jahren auszubauen und für die weiteren Anschlüsse gemeinsame Anstrengungen zu machen seien.

Ehe Oesterreich-Ungarn, sozusagen der Vertreter Europa's und als solcher der Leiter der Viererkonferenz, diesselbe einberief, hatte es unter 9. April (28. März) 1880 [1]) mit Serbien einen Sondervertrag abgeschlossen und hierdurch nicht nur formell, sondern in sofern auch materiell eine unzweideutige Bestimmung des Berliner Friedens alteriert, als man Serbien verpflichtet hatte, im Anschlusse an die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, speziell an die neue Linie Budapest-Semlin, innerhalb drei Jahren — also bis zum Frühjahre 1883 — auf seinem Gebiete die Eisenbahnlinien:

---

[1]) Eisenbahn-Konvention von 9. April (28. März) 1880 zwischen der oester.-ungar. Monarchie und dem Fürstenthume Serbien, in *Neumann et de Passau*, Recueuil des traités et conventions conclues par l'Autriche-Hongrie avec les puissances étrangères depuis 1763 jusqu'à nos jours. Vol. XI. 1889.

1. Belgrad-Velikaplana-Nisch . . . 244 km
2. Nisch-Pirot . . . . . . . . . 90 km
3. Nisch-Vranja . . . . . . . . . 118 km

fertigzustellen, und hiedurch die Abmachungen zwischen der Pforte, beziehungsweise dem bulgarischen Fürsenthum und der Gesellschaft Hirsch, wonach der Anschluss nach Salonichi nicht über Nisch-Vranja, sondern über Sofia-Küstendil erfolgen sollte, in einem wesentlichen Punkte beeinträchtigte. Wenn man aber dem alten Vertrage von 1870 folgen wollte, so konnte die Bahn auch nicht über Nisch-Vranja, sondern musste über Nisch-Pristina gehen. Die serbische Regierung war sich des grossen Widerstandes, welchem eine solche Eisenbahnverbindung seitens des bulgarischen Fürstenthums begegnen musste, wohl bewusst und liess daher in das Schlussprotokoll bei der Ratifikation der Konvention folgendes einschreiben; „Bei den zum Zwecke der heute 9. April (28. März) 1880 unterzeichneten Uebereinkunft geführten Verhandlungen hat die fürstlich serbische Regierung grossen Werth darauf gelegt, dass der im Artikel 2 für den Bau der Linie von Nisch über Pirot an die serbisch-bulgarische Grenze gegen Bellovo in der Richtung nach Konstantinopel vorgesehene Termin nicht früher, als von dem Tage, wo der Anschluss dieser Linie durch das mit Bulgarien abzuschliessende Uebereinkommen gesichert sein werde, zu laufen beginne [1]."

Wenn die bulgarische Regierung die Eisenbahnverbindung mit Mazedonien nicht über Serbien hergestellt haben wollte, so wollten die Interessen ihres Leiters — in dieser Zeit Russlands — überhaupt keine Verbindung mit dem „Westen". Die russische Regierung bemühte sich um eine Eisenbahn ganz anderer Richtung von Sofia über Pleven nach Sistow. Man sprach von der Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Konstantinopel und Europa über den Schipka-Pass, dann über Rumänien nach Vereczio-

---

[1]) Eisenbahn-Konvention vom 9. April (28. März) 1880 zwischen der österr.-ungar. Monarchie und dem Fürstenthume Serbien, in *Neumann et de Passau*, Recueuil des traités et conventions conclues par l'Antriche-Hongrie avee les puissances étrangères depuis 1763 jusq'à nos jours. Vol. XI. 1889.

rova oder nach Czernovitz-Lemberg[1]). Als im Frühjahre 1883 die Deligirten der österreichisch-ungarischen, serbischen, bulgarischen und türkischen Regierung als Conférence à Quatre in Wien zusammentraten, schlug ihnen die österreichisch-ungarische Regierung als Entwurf mit wenigen den Umständen gemäss nöthigen Veränderungen die Eisenbahn-Convention mit Serbien von 1880 vor. Finanzielle, besonders strategische Interessen drängten die türkische Regierung, sich der Eisenbahnverbindung in Vranja zu widersetzen. Wenn man als Anschlusspunkt Pristina gewählt hätte, hätte die türkische Regierung eine Bahn von 34 Kilometer bauen müssen, über Vranja aber eine solche von 75 Kilometer. Anderseits beginnt mit Vranja das sogenannte „Ovtschö-Pole“, welches, nach der Meinung des bekannten bulgarischen Generalstabsoffiziers, des Hauptmanns Bendereff[2]), den einzig günstigen Operationspunkt für einen Einfall in Mazedonien darbietet, während Pristina, das durch das 2 000 bis 3 000 Meter über dem Wasserspiegel hohe Schaarsgebirge von Mazedonien getrennt ist, keine Gefahr für die Türkei darstellt[3]). Es war gar nicht leicht, die türkische Regierung zu Annahme eines solchen Entwurfes zu gewinnen[4]). Als endlich durch das Iradé vom 2. April 1883 Vranja als Anschlusspunkt bestätigt wurde, liess sich die türkische Regierung volle Freiheit bei der Wahl des Anschlusspunktes mit der Salonichi-Mitrovitzaer Eisenbahn geben. Am 9. Mai 1883 unterzeichneten die Delegirten der Viererkonferenz in Wien eine Eisenbahn-Konvention, welche die 1880 zwischen Serbien und Oesterreich-Ungarn geschlossene, vollständig bestätigte[5]). Die Orientbahn sollte von Budapest anfangen, dann der serbisch-österreichischen Konvention gemäss über Belgrad das Morova-Thal aufwärts bis Nisch gehen,

---

[1]) Die Zukunfts-Eisenbahnen Bulgariens von Pfähler, Magenau und Stein. (Als Manuskript gedruckt.)

[2]) Die ethnographische und topographische Lage Mazedoniens (russisch). Buchdruckerei des General-Stabs in St. Petersburg 1890.

[3]) *Balkan Railways*, Correspondence relating to article XXXVIII of the treaty of Berlin, in State-papers of the 1883 vol. XXVIII.

[4]) Die neueren Phasen der türkischen Politik „Deutsche Rundschau“ vom September 1892. Von einem Freunde des Orients. II. S. 380.

[5]) Convention relative aux chemins de fer, signée à Vienne le 9. Mai 1883, *Martens*, Rec, des . . . .

wo sie nach zwei Richtungen verzweigt, einerseits über Pirot und Sofia an die Konstantinopel-Bellovaer Eisenbahn (bei dem letzten Punkt) und anderseits nach der türkischen Grenze gehend über Vranja an irgend welche Station der Salonichi-Mitrovitzaer Bahn, der Wahl der türkischen Regierung gemäss, sich anschliessen sollte. Die vertragsschliessenden Regierungen verpflichteten sich, durch eine von ihnen ernannte Fachkommission sogleich nach der Ratifikation des Uebereinkommens die Anschlusspunkte festzustellen und innerhalb eines Jahres nach der Ratifikation sichere Beweise zu liefern, dass sie die Ausführung der Bauarbeiten für die respectiven Strecken bis zum 15. Oktober 1886 gesichert haben. Zur Erleichterung des Betriebsverkehrs, wurden noch verschiedene Detailfragen festgesetzt und einige allgemeine Tarifnormon stipuliert.

## 1. Die serbischen Bahnen und die „Union Générale".

Es war Thatsache, dass Serbien bei dem Mangel einheimischer Kapitalien und dem unbedeutenden Landesverkehre für sich allein keine Eisenbahnen zu bauen wagte; aber immer, wenn das Gerücht sich hören liess, dass die Nachbarstaaten mit dem Plane einer Eisenbahnverbindung mit Serbien befasst waren, zeigten sich die serbischen Staatsmänner sehr eifrig dafür. Ein oder zwei Mal machten sie selbst diplomatische Versuche bei der Pforte, und schon im Jahre 1874 wurde mit Oesterreich-Ungarn über ernsthafte Vorschläge für eine Eisenbahn-Konvention, wie die von 1880, verhandelt, so dass die serbische Regierung mehrere Male die Gelegenheit gehabt hatte, über die unvermeidlichen Terrainschwierigkeiten und die nöthigen Kosten für den Bau der in Rede stehenden Eisenbahnen Berechnungen anzustellen. Bereits 1865 liess das serbische Ministerium eingehende Studien über die durch das grosse Moravathal zu ziehende Linie vornehmen[1]). Es beauftragte den französischen Civil-Ingenieur Küss mit der Ausarbeitung einer möglichst wohlfeil auszuführenden Linie für Belgrad-Aleksinatz und gab ihm als Assistenz mehrere intellegente serbische Offiziere und Ingenieure

[1]) Vgl. „Le Moniteur-Universel" vom 23. Sept. 1865.
*Kanitz*, Die Serbischen Bahnen, in der Oesterr. Monatsschr. für den Orient, 1885.

bei. Man wollte vor allem den Kostenaufwand für diese Linien kennen lernen, um eine Basis zu gewinnen, auf welcher man mit den eine hohe Zinsgarantie und andere Vortheile beanspruchenden Konzessionsbewerbern unterhandeln konnte.

Für die Studien des französischen Ingenieurs diente als Grundlage das Hahn'sche Project, das über Belgrad-Salonichi den Kanal de la Manche mit dem ägäischen Meere verbinden und den englisch-indischen Postverkehr über Wien führen sollte [1]). Dieser Entwurf beruhte auf eingehenden geographischen Studien, stiess jedoch in weiteren Kreisen auf dieselbe Gleichgültigkeit, deren sie sich, nach Fallemerayer's Ausspruch, damals „in Europa erfreuten". Konsul v. Hahn unterliess es nicht, die Bedeutung seiner Bahnlinie, welche die Linie des Heerweges verfolgte, auf dem Rom seine Herrschaft über Naissur (Nisch) und Singidunum (Belgrad) in die Donauländer trug, für den Verkehr von Oesterreich, Deutschland und England mit dem Orient erschöpfend zu beleuchten, sowie die materiellen und speciellen Vortheile für die Länder, welche sie durchlaufen sollte.

Ein Resumé aus dem Hahn'schen Werke gibt folgende, die Bedeutung der Eisenbahn von Belgrad nach Salonichi erläuternde, interessante Daten, welche auf der Voraussetzung beruhen, dass Salonichi durch eine ununterbrochene Schienenbahn über Wien-Passau mit Calais verbunden würde. Nach sorgfältiger Berechnung der Distanzen von Alexandria nach Triest, Genua und Marseille hielt Hahn unter allen europäischen Häfen den von Salonichi für den natürlich gegebenen Küstenpunkt des anglo-indischen Verkehrs. Die Länge der Bahnstrecke von Belgrad bis Salonichi längs den Rinnsalen der Morava und des Vardars berechnete Hahn auf 78 geographische Meilen, wovon nur ein kleiner Theil schwieriger Natur, der grössere aber leicht ausführbar war. Die Kosten der Bahn von Belgrad nach Salonichi wurden von Hahn etwas sanguinisch auf nur 40 bis 60 Millionen Mark veranschlagt. Der technischen Ausführbarkeit des Hahn'schen Projectes stellten sich nach seinem Autor nur verhältnissmässig geringe Schwierigkeiten ent-

---

[1]) *Hahn*, Reise von Belgrad nach Salonichi, in den Denkschriften der königlichen Akademie der Wissenschaften, philosophisch-historische Klasse 1861. Wien.

gegen. Die Bahn sollte die grossen Thalrinnen der Morava und des Vardar, welche die europäische Türkei in eine östliche und westliche Hälfte theilen, also mit Ausnahmen günstiges Terrain durchziehen.

Bei genauer Prüfung stellte sich jedoch die Sache etwas anders. Hatte Konsul v. Hahn geglaubt, seine Linie von Belgrad bis zum Verbindungspunkte der serbischen und bulgarischen Morava ohne besondere Schwierigkeiten auf dem linken Ufer der vereinigten Morava führen zu können, so erklärte Herr Küss, der vom Fürsten Michael entsendete Ingenieur, nach eingehenden Studien dies geradezu für unmöglich. Doch war auch nach seiner Ansicht der durch die veränderte Linie bedingte höhere Bau und Betriebsaufwand kaum in Erwägung zu ziehen, sobald man die Linie nicht als eine lokale, sondern als eine internationale und als ein Glied der grossen, zwei Meere und zwei Welttheile verbindenden Dampfstrasse betrachtete.

Im Hinblicke auf Serbiens noch wenig entwickelte Produktion und Handelsverhältnisse musste aber der Schienenweg Belgrad-Aleksinatz ohne gleichzeitige Weiterführung von Belgrad zur Ostsee und von Aleksinatz über Nisch nach Konstantinopel und Salonichi voraussichtlich dem Fürstenthume, auch wenn nur die Garantie eines bestimmten Zinserträgnisses für eine Reihe von Jahren beansprucht wurde, bedeutende Opfer auferlegen. Der lokale Personenverkehr und, worauf es namentlich ankommt, die voraussichtliche Frachtenbewegung, welche der serbische Handel einer das Moravathal durchschneidenden Eisenbahn zuführen konnte, war, wie ein Blick auf die bezüglichen Ein- und Ausfuhrtabellen vom Jahre 1863 zeigt, [1]) selbst wenn man eine allmählige Steigerung annahm, doch zu unbedeutend, um das zur Herstellung der Bahnlinie und zur Anschaffung der nothwendigsten Betriebsmittel erforderliche, von Küss auf 40 Millionen Mark veranschlagte Kapital zu verzinsen, noch weniger aber, um auch ihre bedeutenden Verwaltungs- und Betriebskosten zu decken.

Trotz dieser wenig ermuthigenden Verhältnisse hätte sich die serbische Regierung schon im Jahre 1867 zum Bau entschlossen, falls sich das um die Konzession werbende Brüsseler Haus Van der

---

[1]) *Borchgrave*, La Serbie administrative et commerciale, Bruxelles 1883.

Elst mit 15 000 Francs Zinsgarantie entsprechend einer Bausumme von 51 Millionen Francs für die auf 220 Kilometer veranschlagte Linie begnügt hätte.] Van der Elst fand dieses Angebot zu niedrig, und sein Unterhändler scheiterte mit der Garantieforderung von jährlich 7⁰/₀ = 22 000 Francs per Kilometer. Dieselbe beruhte auf der Behauptung der Gesellschaft, dass die auf 220 Kilometer berechnete Linie Belgrad-Aleksinatz bis zur bulgarischen Grenze ein Anlagekapital von nahezu 77 Millionen beanspruche = 350 000 Francs pro Kilometer (!) Wie wir schon oben erzählt haben, ging im Jahre 1868 das ganze Van der Elst'sche Unternehmen in die Brüche; die Anstrengungen des für dasselbe eintretenden neuen Konzessionärs Langrand-Dumonceau, welcher unter der Aegide des österreichisch-ungarischen Reichs-Finanzministers Grafen Lónyay mit Davoud-Pascha zu Wien verhandelte, konnten dies nicht hindern. Es erscheint begreiflich, dass die serbische Regierung auch weiter in der Beurtheilung der ihr später von allen Seiten zuströmenden Bahnprojekte sehr vorsichtig zu Werke ging. Als endlich im Jahre 1869 Baron von Hirsch von der türkischen Regierung die 1872 wesentlich umgestaltete Konzession für das gesammte Bahnnetz erhielt, erschien ihrem Unternehmer, je mehr die Linie Konstantinopel-Nisch im Baue fortschritt, um so dringender der Ausbau der Linie Pest-Semlin-Belgrad-Nisch geboten, da nur diese den türkischen Bahnen den für ihren lukrativen Betrieb nothwendigen mitteleuropäischen Verkehr zuführen konnte. Im Sommer 1872 erschien Baron von Hirsch in Wien, um, mit Beiseitelassung der bosnischen Linien, bei dem Reichs-Finanzminister Grafen Lónyay die Realisierung der ungarisch-türkischen Bahnanschlüsse zu betreiben. Die ungarische Regierung machte jedoch die Konzessions-Ertheilung für die Linie Budapest-Semlin von einem bindenden Vertrage mit Serbien abhängig, welcher dieses zum gleichzeitigen Baue seiner Linie Belgrad-Aleksinatz verpflichten sollte. Die von Graf Andrássy diesfalls geführten Unterhandlungen wollten unter dem sie kreuzenden Einflusse auswärtiger Strömungen zu keinem Resultate führen. Da kam endlich die obengenannte Separat-Uebereinkunft vom 9. April 1880 zwischen Serbien und der österreichisch-ungarischen Monarchie zu Sande. Der Minister Ristitsch, der diese Uebereinkunft unterzeichnete, wurde von seinen Gegnern in der Skupschtina heftig bekämpft. Man wollte dem gefürchteten Nachbarstaate nicht einen

bequemen Heerweg bauen, nicht den serbischen Handel vernichten lassen u. s. w. Alles das erinnerte an den grossen Lärm, der in Konstantinopel bei der Konzession von 1869 entstanden war. Auswärtige Ränke fehlten natürlich nicht. An der Sache selbst änderte dies aber nichts.

Nach den Bestimmungen [1]) des Uebereinkommens vom 9. April 1880 musste die serbische Regierung innerhalb drei Jahren die Strecke Belgrad-Nisch-Vranja (363 Kilometer) ohne weiteres fertigstellen, die Herstellung der Strecke von Nisch nach der bulgarischen Grenze war, wie schon gesagt, durch die Einwilligung der bulgarischen Regierung bedingt. Die beiden Regierungen verpflichteten sich, die Kosten des Baues der Savebrücke, sowie die der Erhaltung und etwaigen Rekonstruktion je zur Hälfte zu tragen.

Von Seite Ungarns wurde die Ausführung der Budapest-Semliner Strecke am 29. April 1881 der Oesterreichischen Länderbank und der Compagnie de Fives-Lille gemeinsam überlassen. In Belgrad trug der durch sein beispielloses Glück und tragisches Ende berühmt gewordene Eugène Bontoux, Präsident der Pariser Union Générale, den Sieg über die verschiedenen Hindernisse und über die russischen Konkurrenten davon.[2]) Der einzige Zweck des russischen Konkurrenten Baranoff ging im Einverständnisse mit der russischen Regierung dahin, die Ausführung dieser Eisenbahnbauten wenigstens solange zu verhindern, bis die projektierte Eisenbahn zwischen der Donau und der ostrumelischen Grenze in Bulgarien vollendet sein würde. Die englische Regierung wollte diese Unternehmnng nicht weniger hindern. Endlich am 3. Februar 1881 übernahm Bontoux die Beschaffung von 71 400 000 Francs, ferner den Bau und die Bildung einer Betriebsgesellschaft der Linie Belgrad-Nisch-Vranja. Die Anleihe sollte durch 200 000 „Obligations hypothécaires les chemins de fer de l'Etat serbe" à 500 Francs gedeckt werden, welche Bontoux zum fixen Preise von 357 Francs übernahm. Serbien verpflichtete sich zu einer jährlichen Leistung

---

[1]) Convention du 22 Janvier (3 Fevrier) 1881, signée à Belgrade entre le gouvernement serbe et l'Union-Générale pour la construction et l'exploitation des chemins de fer Belgrade-Nich-Vranja.

[2]) *C. Bontoux*, L'Union Générale et les chemins de fer serbes Paris 1887.

von 6 000 000 Francs, ferner zur allmäligen Zurückzahlung in 50 Jahren, wozu es den Reinertrag der Linie vom Tage der Eröffnung, den Ertrag der Zölle und anderer Steuern zu verwenden sich verpflichtete. Die Länge der Linie wurde auf 363 Kilometer zum Preise von 198 000 Francs pro Kilometer bestimmt; die Kosten der von Serbien zu bauenden Savebrückenhälfte, ihrer Verbindung mit dem Bahnhofe und der Einlösung des bezüglichen Terrains sollte der Staat tragen.

Die Union Générale verpflichtete sich noch, den Belgrader Bahnhof zu bauen, jedoch sollten die Baukosten in keinem Falle die Summe von 2 220 000 Francs überschreiten dürfen. Die Linie sollte eingeleisig, solid, aber ohne Luxus, ohne das rollende Material und ohne die nothwendigen Mobilien gebaut werden. Diese 363 Kilometer lange Linie konnte den Bedingungen gemäss mit einer Summe von ungefähr 150 000 Francs gebaut werden. Im Januar 1882 waren fast alle hauptsächtlichen Verträge geschlossen, die Schienen und Eisenbrücken gekauft, und man war nach alledem sicher, dass die Summe von 150 000 Francs pro Kilometer, die Studienkosten eingerechnet, genügend war. Wie der Baron Hirsch in der Türkei, so übernahm E. Bontoux in Serbien die Geldbeschaffung, den Bau und den Betrieb der zu bauenden Eisenbahnlinie auf einmal.

Die finanzielle Operation wurde von Bontoux mit grosser Kühnheit in's Werk gesetzt; der Bau begann, und alles schien gut zu gehen. Da brach über die Union générale in Folge ihrer masslosen Spekulation mit den auf unglaublich hohen Cours hinaufgetriebenen serbischen Bahn-Obligationen die sensationelle Katastrophe von 1882 [1]) herein, und das ganze Werk gerieth auf ein Jahr in's Stocken. Eine schwere Krisis schwebte über dem kurz zuvor proklamierten Königthum und dem Ministerium Pirotschanatz welches der oppositionelle Theil der Skupschtinawar, mit dem falliten Bahn-Unternehmen identificierte.

Oesterreich-Ungarn konnte bei dem Zusammenbruche seiner auf die endliche Vollendung der Salonichilinie gesetzten Hoffnungen nicht gleichgültig bleiben. Unter seinem Einflusse gelang es dem über Wien nach Paris entsendeten Finanzminister Mijatovitsch, nicht

---

[1]) *Ebstein*, Etudue sur la crise financière de 1882, Paris 1884.

ohne grosse pecuniäre Opfer und unter allerlei Widerwärtigkeiten, eine neue französisch-österreichische Gesellschaft unter dem Patronate des „Comptoir d'Escompte" und der „Oesterreichischen Länderbank" zu bilden. Die neue Gesellschaft übernahm alle Rechte und Pflichten, welche der erste mit der Union Générale geschlossene Vertrag vorsah. Jedoch verpflichtete sich die neue Gesellschaft, um der serbischen Regierung den durch den Bankerott der Union Générale verursachten Schaden zu erleichtern, die Banknoten der Linie Belgrad-Nisch-Vranja um 12 000 000 Francs, d. h. um 33 000 Francs pro Kilometer, zu vermindern, was die Hälfte der verlorenen 24 789 256 Francs ausmachte. Es wurden noch einige Erleichterungen zu Gunsten der serbischen Regierung vereinbart, so dass der Finanzminister in seinem Bericht an die Skupschtina [1]) mit Rücksicht auf die neuen Bedingungen die Verluste auf nichts reduzieren wollte, was aber durchaus nicht der Wahrheit entsprach. [2])

Die schwarze Wolke verschwand, und der Bau wurde mit solcher Energie aufgenommen, dass die 244 Kilometer lange Strecke Belgrad-Nisch als Anschluss der schon etwas früher vollendeten Linie Budapest-Semlin am 4. September 1884 durch den Belgrader Metropoliten im Beisein der Minister, des diplomatischen Korps und vieler österreichisch-ungarischen Gäste feierlich eröffnet werden konnte. Nach der Eröffnung dieser Linie trat für die serbische Regierung die Nothwendigkeit heran, dieselbe mit den türkischen Linien um so rascher zu verbinden, als der ausgewiesene Betriebs-Ertrag für den ersten Monat sich als ungemein niedrig herausstellte. Es wurden durchschnittlich täglich in der I. Klasse 22, in der II. Klasse 115 und in der III. Klasse 453, im Ganzen 590 Personen mit 70 858 kg Reisegepäck, ferner 584 kg Eilgut, 134 462 kg gewöhnliche Frachten und 262 Thiere befördert, wofür an Fahrgebühren 3060, für Gepäck 105, für Eilgut 3137, und für Frachten 431, in Summa 6733 serbische Dinare oder 2750 Francs pro Kilometer eingingen, was kaum zur Deckung der Be-

---

[1]) Es war dies Herr Mijatovitsch. Sein Bericht ist in „Srpski-Novine" von 1882 gedruckt worden.

[2]) Nach meiner Berechnung hat der „Union-Générale" den Serben wenigstens 12 000 000 Francs gekostet.

triebskosten ausreichte. Im October stellte sich das Ergebniss sogar noch niedriger.

Nicht weniger als die serbische Regierung bemühte sich auch der österreichisch-ungarische Boschafter, bei der Pforte die Bestimmung des Anschlusspunktes an die in Bau genommene Strecke Nisch-Vranja zu erlangen [1]). Nach langwierigen Unterhandlungen wurde dieser Punkt endlich durch eine gemischte Kommission 530 Meter südöstlich von der serbischen Grenze, nahe der Mündung der Krschevitza in die Morava, festgestellt und das bezügliche Protokoll am 6. Januar 1885, serbischerseits von dem General-Direktor Richter und dem Generalstabsobersten Topalovitsch, türkischerseits von dem Generalinspektor Brau und dem Obersten Schakir Bey unterzeichnet. Nachdem bereits früher, im Mai 1884, eine serbisch-bulgarische Commission den Anschlusspunkt der Bahnen beider Länder in unmittelbarer Nähe der Grenze, beim serbischen Zollamte an der Nischava bestimmt und die Sobranje in Sofia die Inangriffnahme des Baues beschlossen hatte, war die Ausführung der Orientbahn und damit die der serbischen Anschlussbahnen gesichert. Bald darauf wurden die Bauarbeiten auf der Strecke Nisch-Vranja mit grosser Schnelligkeit betrieben, so dass sie schon Ende 1887 bis Vranja eröffnet werden konnte. In dem Konzessionsvertrage vom 3. Februar 1881 war gesagt, dass dieselbe Gesellschaft den Bau der Strecke Nisch-Pirot um eine Summe von 200 000 bis 225 000 Francs pro Kilometer ausführen sollte und dass die Bauarbeiten sofort beginnen mussten, nachdem die bulgarische Regierung in die Herstellung der Eisenbahnverbindung mit Serbien eingewilligt habe, was schon am 4. Mai 1884 geschah. Hiefür gab die serbische Regierung eine zweite Serie von 60 000 Stück ihrer „Obligations hypothécaires des chemins de fer de l'Etat serbe“ aus. Die serbische Regierung übernahm ausserdem noch den Bau einer lokalen Eisenbahnlinie, welche von dem Donau-Hafen Semendria den Moravafluss abwärts bis Velika-Plana (42) gehen und sich dort an die Hauptlinie Belgrad-Nisch anschliessen sollte, um bei

[1]) Jedoch war es dem deutschen Gesandten in Konstantinopel, v. Radowitz, zu danken, wenn die Türkei endlich für die Herstellung des Anschlusses bei Vranja gewonnen wurde; vgl. die neueren Phasen der türk. Politik. „Deutscher Rundschau“ vom September 1892 von einem Freunde des Orients. II. S. 380.

der Station Lapovo sich abzweigend, nach 29 km die alte serbische Hauptstadt zu erreichen. Für den Bau dieser 75 km gab die serbische Regierung Tresorscheine aus, welche erst im Jahre 1889 durch eine Anleihe von 12 500 000 gedeckt wurden. Mit der Vollendung dieser Strecke erlangte das serbische Eisenbahnnetz eine Gesammtlänge von 535 km. Dieselbe „Société de Construction et d'Exploitation des chemins de fer de l'Etat serbe" übernahm dem ersten Vertrage vom 3. Februar 1881 gemäss auch den Betrieb dieser Linien für 25 Jahre. Sie musste das rollende Material kaufen, wofür die serbische Regierung eine jährliche Rente von 7% (5% Zins und 2% Tilgung) des Wertes zahlen musste. Nach dem Artikel 55 wurden die Einnahmen von der Regierung erhoben. Der folgende Artikel aber verpflichtete die Regierung:

1°. A payer:

a) Pour deux trains par jour dans chaque sens, à une machine, une indemnité fixée à sept mille huit cents francs par Kilométre, payables par douzièmes;

b) Pour tout train supplémentaire à une machine, circulant par ordre du gouvernement serbe, une indemnité variant, suivant la vitesse, la composition et le parcours kilométrique, de deux francs cinquante centimes à quatre francs par Kilométre;

c) Une indemnité annuelle égale à cinq pour cent d'intérêt et deux pour cent d'amortissement de la valeur totale du matériel employé pour la ligne;

d) Une part de deux pour cent sur les recettes brutes;

2°. A reprendre le matériel à dire d'experts, à l'expiration du traité;

3°. A réparer les avaries provenant de force majeure, inondations, incendies, violences, cas de guerre etc. etc., la société n'étant tenue qu'à l'entretien normal.

Diese Bestimmungen liessen für die Gesellschaft gar nichts zu wünschen übrig. Sie war eines augenscheinlichen Gewinnes so sicher, wie keine andere Unternehmung. Und eine belgische finanzielle Wochenschrift (Le Moniteur des Intérêts Matériels) sagte bei der Besprechung der Lage dieser Gesellschaft mit Recht:

„C'est une des plus belles affaires des derniers temps". Keine der Nachbarregierungen selbst die Türkei nicht, hat sich mit so schweren Lasten gegenüber den Eisenbahngesellschaften gebunden. Man fragt sich, warum das geschah. War der Credit der serbischen Regierung bei der Abschliessung des Konzessionsvertrages so niedrig, oder waren die serbischen Staatsmänner ungefähr ebenso wie die türkischen? Natürlich war der Credit des jungen Staates nicht sehr gross, seine Staatsmänner waren keine Goshen oder Freycinet; gleichwohl konnten sie, wenn sie die nationalen Interessen den eigenen vorziehen wollten, die Eisenbahnen unter für den Staat und das Volk günstigeren Bedingungen erbauen. Wir halten die Ehrlichkeit der serbischen Staatsmänner für grösser als die eines Mahmud oder Davoud-Pascha's; die Wahrheit zwingt uns jedoch alles zu berichten. Die serbische Zeitung „Odjek" veröffentlichte im Jahre 1889 einen Brief des ersten Konzessionärs dieser Unternehmung, des Präsidenten der Union-Générale, E. Bontoux, wonach er an verschiedenen Personen 6 Millionen Francs Unterstützungsgelder gegeben haben will. Andererseits kann man sich erinnern, dass E. Bontoux 1882 vor dem Zuchtpolizeigerichte in Paris, welches den Prozess der Union générale leitete, eine Vertheilungsliste vorzeigte, in welcher die Namen mit Nummern ersetzt waren: die Nummer 1 stellte 2 Millionen dar[1]). Das „Neue-Wiener-Tageblatt" schrieb gleich nach dem Bankrott der Union générale, 1882 Nr. 66 vom 8. März, dass durch diese Unternehmung „die etwas derangierten Finanzverhältnisse König Milans geordnet wurden".

Der jährliche Betrag der Zinsen und Tilgungen der Eisenbahnanleihen war und ist der folgende:

| | |
|---|---|
| 1) Linie Belgrad-Vranja . . . . . . | 5 400 000 |
| 2) — Nisch-Pirot . . . . . . . . | 1 638 712 |
| 3) Linien Semendria - Velikaplana und Lapovo-Karaguewatz . . . . . | 220 512 |
| Francs | 7 259 224 |

[1]) *Rouanet*, La vérité sur les chemins de fer serbes. Paris 1889.

Bei den mageren Einnahmen der Eisenbahnen, wie sie bis zum Anschlusse an die türkischen und bulgarischen, d. h. bis zur Mitte 1888 waren, leistete die serbische Regierung dem Betriebsvertrage gemäss beträchtliche Zuschüsse an Betriebsgarantie. Mit der Eröffnung des internationalen Verkehrs aber hoffte man durch einen Nettogewinn die Zinsleistungen zu erleichtern. Wie konnte man dies aber bei dem Vorhandensein des habgierigen Betriebsvertrages erwarten, der mit einer unter ausländischem Patronat sich befindenden Gesellschaft geschlossen war, die, wie alle anderen europäischen Unternehmungsgesellschaften im Süd-Osten Europa's, keine Regierung anerkennen wollte, und deren einziger Zweck in einer möglichst grossartigen und schnellen Ausbeutung des Landes bestand? Das Land war vollständig erschöpft; man konnte die Steuern um keinen Pfennig mehr vergrössern. Die einzigen Finanzquellen, welche man bei grosser Noth eines Landes heranziehen kann, waren schon in den Händen der verschiedenen Gesellschaften, deren Vorhandensein das nationale Gefühl am tiefsten verletzte und deren Geschäftsführung den Hass gegen jede grosse private Unternehmung im Lande erregte.

Für die radicale Regierung blieb daher nur der eine Ausweg, den Betrieb der verschiedenen Staatsunternehmungen in ihre Hand zu nehmen, durch grosse Sparsamkeit nach einer Vergrösserung der Staatseinnahmem zu streben und durch die Entfernung der fremden Gesellschaften das nationale Gefühl zu befriedigen. Sie begann mit der Loskaufung der Tabaks-, Salz-, u. s. w. -Monopole und endigte am 2. Juni 1889 mit der Inbesitznahme des Eisenbahnbetriebes. Tags zuvor liess die serbische Regierung der Betriebsgesellschaft den Ukas mittheilen, durch den die Regierung den Betrieb zu übernehmen ermächtigt wurde. Gleichzeitig mit der Rechtfertigung ihres Vorgehens gegen die Betriebsgesellschaft gab die Regierung die amtliche Erklärung ab, dass die Verbindlichkeiten, welche der Staat bei dem Bau der Eisenbahnen übernommen habe, durch die Aufhebung des Betriebsvertrages in keiner Weise geschmälert werden sollten. Man hoffte, dieselben um so leichter erfüllen zu können, als der staatliche Betrieb dem Staatsschatze vermuthlich sehr zu statten kommen würde. Die Uebergabe der Verwaltung, der Akten, des rollenden und sonstigen Materiales an den Ausschuss der Regierung fand in voller Ordnung,

jedoch unter Protest der Betriebsgesellschaft statt. Der serbischen Regierung waren im übrigen von allen Parteien des Landes zahlreiche Zustimmungserklärungen zu ihrem energischen Vorgehen gegen die Betriebsgesellschaft zugegangen. Was man aber in Belgrad eine patriotische That nannte, bezeichnete man im Auslande, wo gewöhnlich das Publikum durch die von den Spekulanten erkauften Zeitungen irre geführt wird, als eine barbarische Beraubung. Wir haben schon gesehen, dass sich die Gesellschaft anfangs unter dem Patronat des Comptoir d'Escompte in Paris befand und unter französischer Fahne stand. Seit dieser Zeit (1882) aber war viel Wasser geflossen und die Gesellschaft war nur mehr dem Namen nach französisch, da bei dem Bankrott des Comptoir d'Escompte ein Pack Aktien an eine österreichische Bank verkauft worden und damit die letzten französischen Interessen an dieser Unternehmung verschwunden waren. In Frankreich aber, wo die öffentliche Meinung, ja sogar die Regierung irregeführt war, wurde das summarische Verfahren der serbischen Regierung mit ernstlichem Missfallen aufgenommen und sogar als eine Vergewaltigung französischer Interessen durch die Ränke Bismarks im Oriente bezeichnet. Das Verfahren Serbiens wurde in dem französischen Abgeordneten-Hause von Camille Dreyfus zur Sprache gebracht, welcher den Minister des Auswärtigen Spuller befragte, was die Regierung zum Schutze der Gesellschaft zu thun beabsichtige und welche Anweisungen demgemäss dem französischen Gesandten in Belgrad ertheilt worden seien. Bei der Unvollständigkeit der vorliegenden Nachrichten war der Minister zunächst noch nicht im Stande, sich mit völliger Sicherheit über die Sache zu äussern, immerhin vermochte er jedoch ein peinliches Erstaunen über das überraschende Vorgehen der serbischen Regierung nicht zu unterdrücken.

Bald darauf veröffentlichte der serbische Verkehrsminister einen Vertheidigungs-Bericht, nach welchem das Verfahren keineswegt unbegründet war. Dieser Bericht, der sich auf ein sehr umfangreiches Beweismaterial stützte, stellte zahlreiche Vertragsbrüche seitens der Betriebsgesellschaft, Nichtbeachtung und Umgehung der Landesgesetze und der bahnpolizeilichen Verordnungen, Nichtberücksichtigung der Interessen des Publikums, sowie viele die öffentliche Sicherheit gefährdende Unregelmässigkeiten und Missbräuche fest. Ferner hatte die Gesellschaft unterlassen, alle

Einnahmen, wie sie verpflichtet war, an die Staatskasse abzuführen. Schliesslich wurden in dem Berichte Beweise dafür angeführt, dass die Betriebsgesellschaft der staatlichen Controlle zahlreiche Hindernisse in den Weg gelegt und dieselbe zu umgehen gesucht hatte.

Von hochnationalen Interessen beseelt, konnte die serbische Regierung keinen Schritt zurück thun, und für die Betriebsgesellschaft blieb nichts übrig, als bei der Bereitwilligkeit der Regierung zur definitiven Ordnung ihrer Lage überzugehen. Es war dies eine sehr leichte Aufgabe. Der Regierung waren die Qualität und der Preis der von der Betriebsgesellschaft gelieferten Materialien hinreichend bekannt. Am 21. September 1889 fand in Belgrad zwischen der Regierung und den Repräsentanten der Gesellschaft die Unterzeichnung eines Vertrages statt, welcher nach kurzer Zeit von den respektiven Körperschaften, der Versammlung der Aktionäre einerseits und der Skupschtina andererseits genehmigt wurde. Die Betriebsgesellschaft sollte eine totale Summe von 9 605 697 Francs einschliesslich der Zinsen des zu zahlenden Kapitals von 9 250 000 Francs erhalten. Die Regierung hatte das Recht, die Summe im Falle einer Anleihe durch Tresorscheine zu bezahlen. Durch das Gesetz vom 13. März 1890 wurde die Regierung ermächtigt, eine 5⁰/₀ige Anleihe im nominalen Betrage von 26 666 500 Francs aufzunehmen. Diese Anleihe war zur Bezahlung der obenerwähnten 9 605 697 Francs an die „Compagnie de Construction et d'Exploitation des chemins de fer de l'Etat serbe", zur Sicherung des Eisenbahnbetriebsdienstes und zur Rückzahlung der schwebenden Schuld des Staates bestimmt. Sie wurde garantiert: 1) durch eine von den Bruttoeinnahmen der Eisenbahnlinien Belgrad-Vranja, Nisch-Pirot, Semendria-Velikaplana und Karaguewatz-Lapovo, vorwegzunehmende Summe von 1 406 000 Francs welche die Zinsen und die Amortisation der Anleihe darstellte, 2) durch das gesammte bei dem Betriebe nothwendige Material, 3) durch die Steuereinkünfte des Obrts (Verkehrssteuer), einschliesslich der Getränkesteuer. Die Anleihe bestand aus 53 333 Obligationen á 500 Francs, von denen die National-Bank in Belgrad 10 000 Stück fest nahm. Die übrigen 43 333 Stück wurden in Paris um 400 bis 416 Francs von dem Credit Lyonnais emittiert. Diese Obligationen sind in 60 Jahren von 1. Juli 1890 bis

1. Juli 1949 bei einem jährlichen Zins von 25 Francs pro Stück durch halbjährige Verloosung, das Stück zu 500 Francs rückzahlbar.

Durch die Uebernahme der Salz- und Tabakmonopole und des Eisenbahnbetriebs seitens des Staates wuchsen die Einnahmen von Jahr zu Jahr, so dass sie jetzt mehr als die Hälfte der Schuldzinsen und -Tilgungen decken. Die Eisenbahneinnahmen zeichnen sich durch ihre schnelle Zunahme besonders aus. Bis zum Jahre 1889 musste der Staat der Betriebsgesellschaft ununterbrochen Zuschüsse leisten, weil die Bruttoeinnahmen die zugesicherte Summe von 7800 Francs nie erreichten. Im nächsten Betriebsjahre aber bekam der Staat an Bruttoeinnahmen 9245 Francs pro Kilometer, was dem Staate bei der grossen Sparsamkeit die aufmunternde Nettoeinnahme von 3742 Francs brachte. Im zweiten Betriebsjahre stellte das Eisenbahnbudget an Bruttoeinnahmen 5394849 Francs und an Betriebsausgaben 3225484 Francs auf, was an Nettoeinnahmen eine Summe von 2220000 Francs darstellte. Im Jahre 1892 beliefen sich die Bruttoeinnahmen auf 9400 Francs pro Kilometer, was einen Nettogewinn von 3400 Francs pro Kilometer bedeutete [1]).

Es sei hier noch erwähnt, dass die Eröffnung des internationalen Verkehrs mit einer Menge von Schwierigkeiten verbunden war. Schon im Sommer 1887 war die türkische Anschlussbahn Ueskĭb-Vranja, wie die serbische Vranja-Nisch für den lokalen Verkehr eröffnet worden. Trotz der ununterbrochen aufeinander folgenden Noten des serbischen Gesandten in Konstantinopel wollte aber die Pforte die Linie Salonichi-Wien nicht vor jener von Konstantinopel nach Wien für den internationalen Verkehr eröffnen. Dank dem österreichischen Druck in Konstantinopel ging endlich am 19. Mai 1888 der erste Zug von Wien nach Salonichi.

Die Ratification der serbisch-türkischen Eisenbahnconvention betreffend den Anschluss bei Vranja erfolgte schon im Dezember 1887. Wie unten noch erwähnt wird, begann mit der Eröffnung der bulgarischen Eisenbahn Zaribrod-Sofia-Vakarell am 15. Juli 1888 die regelmässige Betriebsperiode der serbischen Bahnen.

---

[1]) Vgl. Tabellen Nr. 24—27.

## 2. Anschlussbahnen der Türkei.

Nachdem durch das oben erwähnte Irade vom 2. April 1883 die türkische Regierung Vranja als Anschlusspunkt angenommen hatte, hatte sie jetzt den Knotenpunkt an der Linie Salonichi-Mitrovitza selbst zu bestimmen. Von den türkischen Projecten einer Anschlussstation mögen die Nachfolgenden hier Erwähnung finden, und zwar:

1) Der Anschluss von Kumanovo nach Oresan mit einer daselbst über die Vardar-rićka führenden Brücke. Oresan liegt in nord-westlicher Richtung unweit der Bahnstation Zelenikoo; letztere ist die erste Station unterhalb Ueskűls gegen Salonichi. Dieser vom technischen Standpunkte sehr empfehlenswerthe Anschluss wurde jedoch von den Türken, welche jenen bei Pristina haben wollten, schlechtweg perhorresziert.
2) Der Anschluss bei Lipljan, welches als erste Station von Pristina gegen Ueskűb ungefähr auf dem halben Wege zwischen Pristina und Varos liegt. Dieses Project wurde ernstlicher in Erwägung gezogen; es soll sogar die Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen, welche wegen Uebernahme des Baues dieser Verbindungsbahn damals mit der Pforte in Unterhandlungen stand, von letzterer in Kenntniss gesetzt worden sein, dass sie sich für diesen Anschluss entschieden habe.
3) Der Anschluss über Ghilau bei Varos. Dieses Project wurde von dem im Dezember 1884 in Ueskül eingetroffenen Vorsitzenden der Kommission für das Studium der Eisenbahnanschlussfrage, k. ottomanischen Oberst Schakir-Bey, aus strategischen Gründen in Vorschlag gebracht. Auch dieses Project wurde aber von der Regierung verworfen, welche sich, wie bekannt, infolge der unaufhörlichen Pressionen seitens der betheiligten Mächte für den Anschluss bei Ueskűb (Skopje) entschied und demgemäss die obenerwähnte Kommission beauftragte:
   a) den Anschluss in Ueskűb, den die Regierung unabänderlich festhalten wollte, zu studieren,
   b) den Anschluss in Vranja (Grenze) in allen Details, also auch bezüglich der Bahnhofsanlagen und Zollrevisionen

mit der delegirten serbischen Kommission zu vereinbaren und

c) über die ganze Anschlussbahn ein detailliertes Project sammt Kostenüberschlag aufzustellen und der Regierung vorzulegen. —

Die Schwierigkeiten, welche sich bei den Konzessionsverhandlungen mit der „Société générale pour l'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe" und der hieraus später gebildeten „Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen" ergaben, und welche auf den bekannten mehrmals erwähnten Differenzen zwischen der Pforte und dem Baron Hirsch, ferner auf dem Einflusse Derwisch-Paschas, des ärgsten Widersagers aller Anschlussprojecte beruhten, brachten neuerliche Verzögerungen, bis endlich dem gesteigerten Drucke, welchen Oeserreich in Konstantinopel ausübte, seitens der Pforte nachgegeben und knapp vor Ablauf des für den Ausbau der Anschlussbahnen bestimmten Termines ein definitiver Entschluss gefasst wurde, der nun zur Durchführung gebracht werden sollte.

Bevor die Detailfragen über die Anschlussbahn Vranja-Ueskiib von den serbischen und türkischen Bevollmächtigten durch die Unterzeichnung des oben erwähnten [1]) Protokolles vom 6. Januar 1885 geregelt waren, übergab die türkische Regierung den Bau dieser zwei Strecken im Frühjahre 1888 der Ottoman-Bank und dem Comptoir d'Escompte in Paris unter den schon oben erwähnten Bedingungen. Die Bauarbeiten wurden am 20. Juli 1885 auf beiden Strecken begonnen; die Fertigstellung fand am 9. Juni beziehungsweise Juli 1887 statt, während die Eröffnung für den Verkehr erst am 1. Mai 1888 für die Linie Ueskiib-Zibeftsche und am 16. Juli 1888 für die Linie Bellovo-Vakarell erfolgte.

Bezüglich der neuen noch nicht vollendeten Linien Salonichi-Monastir und Salonichi-Dedeagatsch ist das Hauptsächlichste schon gesagt worden.

## 3. Die bulgarische Linie Zaribrod-Sofia-Vakarell-(Bellovo).

Nach dem Uebereinkommen der serbisch-bulgarischen Kommission von 1884 musste die bulgarische Verbindungslinie zwischen

---

[1]) Vgl. S. 67.

den serbischen und türkischen Eisenbahnen über Tzaribrod-Sofia-Vakarell gehen. Sie war 115 km lang und ihr Ausbau mit grossen Terrainschwierigkeiten verbunden. Durch ein Gesetz vom Dezember 1884 hatte die National-Versammlung die Art und Weise, wie die projectirten Bahnen gebaut werden sollten, zu genehmigen. Dasselbe Gesetz erklärte sich für den staatlichen Betrieb. Die Eisenbahnen sind demnach Staatseigenthum und werden als solches von der Regierung selbst verwaltet. Dem Artikel 9 gemäss werden Eisenbahnen gebaut entweder: 1) von einem Generalunternehmer oder 2) von mehreren Unternehmern kleinerer Sektionen und 3) nöthigenfalls mit Hinzuziehung der Armee, jedenfalls aber nur mit vorheriger Genehmigung der Nationalversammlung. Durch ein zweites Gesetz desselben Jahres wurde der Ausbau der Eisenbahnlinie zwischen der serbischen und ostrumelischen Grenze von der National-Versammlung genehmigt. Die Linie sollte auf Rechnung des Fürstenthums gebaut werden und Staatseigenthum bleiben. Die Kosten der Linie durften den Projecten gemäss 17000000 Francs oder ungefähr 150000 Francs für den Kilometer nicht übersteigen. Zum Ausbau der Linie wurde der Regierung ein Kredit von 17 Millionen Francs eröffnet; gleichzeitig wurden ihr für die ersten Bedürfnisse der Verwaltung 3 Millionen aus dem Reservefonds bewilligt. Die Anleihe durfte im In- oder Auslande aufgenommen werden, jedoch nur unter der Bedingung, dass deren Zinsen, ohne Amortisation, 5 % nicht übersteigen und dass die von der Regierung auszugebenden Obligationen zu dem Nennwerthe angenommen werden. Zur Kontrolle und Leitung des Baues wurden zwei Kommissionen eingesetzt: eine seitens des Finanzministeriums (Kontrollkommission), die andere seitens der Direction der öffentlichen Arbeiten (technische Kommission). Es wurde noch bestimmt, dass die Kosten der Verwaltung und der technischen Inspection 7 % der Gesammtbausumme nicht übersteigen durften.

Diese durch die Sorge und Besonnenheit des damaligen Finanz- und Premier-Ministers Karawelow zur Wahrung der Landesinteressen gemachten Gesetze wurden von den ausländischen Unternehmern mit Lachen aufgenommen. Mit Rücksicht auf die Konzessionsverträge Serbiens und der Türkei wollte man nicht ernsthaft glauben, dass es dem jungen Fürstenthume gelingen werde, bei diesen Bedingungen ihre Linien herzustellen. Natürlich war bei

der strengen Aufsicht der bulgarischen Regierung und bei der Klarheit der Konzessionsbedingungen hier kein Feld für internationale Geschäftleute à la Hirsch, Bontoux oder Strousberg. In der Türkei, in Serbien und Rumänien waren es die Unternehmer, welche die Bedingungen aufstellten, hier in Bulgarien fand das Gegentheil statt. Nach dem öffentlichen Zuschlage stellte sich die Offerte einer heimischen Unternehmungsgesellschaft, an deren Spitze Ivan Groseff stand, als die günstigste dar. Durch die Konvention von 21. Mai (alten St.) 1885 übernahm Ivan Groseff den Bau der $114_2$ km. langen Eisenbahnlinie mit dem rollenden Material und zwei Werkstätten für eine Summe von 16 990 000 Francs, welche dem Fortschreiten der Bauarbeiten gemäss ratenweise zu zahlen waren. Die Regierung verpflichtete sich, dem Unternehmer den Grund und Boden zu verschaffen. Wenn die bulgarische Linie nicht dem Vertrag der „Conférence à Quatre" gemäss am 15. Oktober 1886 eröffnet werden konnte, so war daran weder die Regierung noch der Bauunternehmer schuldig; es war vielmehr den politischen Unruhen zuzuschreiben. Am 25. September 1887 wurde in Sofia zwischen der serbischen und bulgarischen Regierung eine Konvention über die Verkehrsordnung an der Grenze geschlossen und unterzeichnet. Die fünf Kilometer von der Grenze entfernte bulgarische Station bei Zaribrod wurde als Grenzpunkt bestimmt. Erst Ende Juni 1888 fand die Uebergabe der Linie Zaribrod-Sofia-Vakarell an die bulgarische Regierung statt. Erst am 7. Juli 1888 wurde der lokale Verkehr eröffnet und für den 27. Juli war der Verkehr mit Serbien angekündigt. Damit war der durchgehende Verkehr nach Konstantinopel noch nicht eröffnet, weil die türkische Regierung den Betrieb auf den Strecken Vakarell-Bellovo (46 km) und dann Bellovo-Sarambey (10 km) noch nicht gesichert hatte. Die letztere Strecke war zwar von der Gesellschaft der orientalischen Bahnen (1874) erbaut, aber von der türkischen Regierung nicht angenommen und nicht bezahlt worden, weshalb sie für die eigenen Bedürfnisse der Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen in Verkehr stand.

Dem Betriebsvertrage von 1872 gemäss stand der Betrieb der Gesellschaft der orientalischen Bahnen zu. Allein in einer Erklärung des Barons Hirsch von 1883 wurde auf dieses Recht verzichtet. Dann schloss die türkische Regierung mit der Baugesell-

schaft der beiden Anschlussbahnen einen Betriebsvertrag. Die Linie Vranja-Ueskiib war schon seit dem 19. Mai 1888 eröffnet und die „Société des raccordements", welche mit der serbischen Betriebsgesellschaft unter demselben Patronat des Comptoir d'Escompte und der Ottoman-Bank stand, und an deren Spitze sich Vitalis befand, konnte sehr leicht das Betriebsmaterial der letzteren benützen. Für die Strecke Vakarell-Bellovo hatte sie kein Betriebsmaterial. Die bulgarische Regierung aber protestirte durch eine Note gegen eine solche Einmischung fremder Mächte in die lokalen Angelegenheiten. Sie musste zwar die orientalische Betriebsgesellschaft dulden, weil sie dazu durch den X. Artikel des Berliner Vertrages gezwungen war, aber sie brauchte nicht neue Gesellschaften ohne gesetzliche Bestätigung entstehen zu lassen. Die türkische Regierung hatte, ohne sich um Bulgarien, durch dessen Territorium die Linie ging, und das daher in diesem Falle auch etwas mitzusprechen hatte, zu bekümmern, dem Project Vitalis ihre Zustimmung ertheilt. Für Bulgarien wäre es ohne Zweifel sehr unangenehm gewesen, wenn eine fremde Verwaltung, die nur über eine Strecke von 46 km Länge verfügte, sich in jener Strecke eingeschoben hätte, wo eben der Hauptverkehr zwischen Nord- und Südbulgarien vor sich gehen sollte. Da hätte es täglich Reibungen gegeben, worunter nicht nur der Bahndienst, sondern auch die Verwaltung des Landes gelitten hätte. Deshalb erachtete es die bulgarische Regierung für zweckmässig, der Devise „beati possidentes" gemäss die Linie in Besitz zu nehmen und sofort den Verkehr auf derselben von Vakarell aus bis Bellovo auszudehnen. Am 15. Juli morgens ging ein Spezialzug mit dem nöthigen Personal und mit Wachhäusern für die Stationen in Begleitung einiger Compagnien Militär von Sofia ab, und die Stationen Ichtiman und Banja wurden eröffnet. Auf jeder Station stieg ausser dem Dienstpersonal noch eine Compagnie Militär zur persönlichen Sicherheit der Beamten aus und verblieb daselbst bis diese Angelegenheit zwischen den betreffenden Faktoren endgiltig geregelt war. Dieser kleine Streit überraschte einige Kreise des Auslandes, in Sofia jedoch war man im Geheimen schon seit längerer Zeit auf eine solche Eventualität vorbereitet. Schon lange Zeit vorher pflog der diplomatische Vertreter Bulgariens in Konstantinopel Verhandlungen hierüber. Als die türkische Regierung von der Absicht der bulgarischen Regierung benachrichtigt wurde,

beeilte sie sich, den Fehler wieder gut zu machen, indem sie am 15. Juli eine Konvention mit der orientalischen Gesellschaft über den Betrieb der Anschlussbahnen schloss. Es war aber zu spät.

Nachdem die bulgarische Regierung der Eisenbahnstrecke Vakarell-Bellovo besetzt und den Betrieb in die Hand genommen hatte, richtete sie an die Pforte folgende Note: „In Folge des jüngst in Bellovo vorgekommenen räuberischen Ueberfalls [1]) und behufs Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit in allen jenen Gegenden, wo die Bande sich gezeigt hatte, erachtete die bulgarische Regierung es als ihre — Pflicht, eine strenge Ueberwachung der Eisenbahnlinie von Bellova nach Ichtiman eintreten zu lassen, da dieselbe bisher jeder Eventualität preisgegeben war. Diese Ueberwachung erfolgt vorläufig auf jeder Station der genannten Linie durch eine Piquet Gendarmerie und einen Telegraphenbeamten. Diese Anordnungen schliessen keineswegs eine Besitzergreifung der Linie Ichtiman-Bellovo seitens der bulgarischen Regierung in sich. Sie sind als eine innere Massregel anzusehen behufs Aufrechterhaltung der Sicherheit in dem Gebiete, welches jene Linie durchzieht. Unter diesen Voraussetzungen und um jedem möglichen Vorkommnisse entgegen zu wirken, erachtet sich die fürstliche Regierung für berechtigt, sich im Bedarfsfalle dieser Linie zu bedienen, bis die Betriebsfrage endgültig gelöst sein wird. Das seitens der bulgarischen Regierung zu wiederholten Malen und dringlich gestellte Verlangen, selbst den Betrieb der Strecke Bellovo-Ichtiman zu erhalten, ist hinreichend begründet durch die auf ihr lastende Verantwortlichkeit und ihre Verpflichtungen, der Bevölkerung dieses Landes die unerlässlichen Erleichterungen zum Zwecke ihrer wirthschaftlichen und industriellen Entwicklung zu verschaffen. Es darf nicht übersehen werden, dass jede Gesellschaft, welche ohne besondere Ermächtigung und ausserhalb ihres Gebietes sich niederlassen würde, einen Staat im Staate bilden und schon durch diese Thatsache eine mit den Rechten und Pflichten der Regierung des Fürstenthums unvereinbare Lage schaffen würde. Schliesslich beehrt sich das Ministerium des Aeussern, zu versichern, dass die

[1]) Die österreichischen Unterthanen Binder und Linder wurden von den Räubern gefangen genommen und gegen ein Entgelt von 2000 türkischen Liren frei gelassen. Dieselben Räuber haben nach einem Jahre ihre Köpfe in Sofia fallen lassen müssen.

bulgarische Regierung die volle Haftbarkeit für alle Schäden übernimmt, welche während des auf der fraglichen Linie unternommenen Betriebes entstehen könnten.

Einige Monate darauf kam zwischen den betreffenden Regierungen ein Einverständniss hierüber zu Stande, dem zu Folge die bulgarische Regierung an die Türkei eine jährliche Betriebspacht von 69 432 Francs oder 1500 Francs per Kilometer für diese Eisenbahnstrecke zu zahlen sich verpflichtete.

Diese Betriebspacht aber ist der Ottoman-Bank gegenüber für die von ihr geliehene Summe verpfändet, so dass sie der letzteren direkt bezahlt wird. Die seitens der Ottoman-Bank der bulgarischen Regierung gemachten Vorschläge, wonach die letztere die Schuld der Pforte gegenüber dem Bauunternehmer — Ottoman-Bank — auf sich nehmen und damit Besitzerin der Bahn werden sollte, wurden abgewiesen. Sollte die bulgarische Regierung in solcherweise die Bahn erkaufen, so musste sie eine jährliche Subvention von 16 125 Francs per Kilometer zahlen, während sie gegenwärtig bei nur 1500 Francs Betriebspacht durch Niemanden in ihrem Rechte als Besitzerin gestört wird.

---

## VI. Die griechischen Eisenbahnen.[1])

Durch die Befreiung der christlichen Völker, insbesondere Griechenlands, von dem türkischen Joche hoffte man in Westeuropa neue, nach westeuropäischem Muster cultivierte Staaten ins Leben zu rufen. Es ist hier nicht der Platz für eine Darlegung der politisch-sozialen Fortschritte Griechenlands oder Serbiens; doch muss betont werden, dass im Verkehrswesen, wie in vielen anderen Dingen auch, die befreiten Christenvölker der Balkanhalbinsel, anstatt die barbarische Türkei zu überholen, derselben nachstanden.

---

[1]) Vgl. über die griechischen Eisenbahnen auch die Détailbeschreibung im II. Theil.

In Griechenland war das Verkehrswesen unter der Regierung des Königs Otto (1833—62) vollständig vernachlässigt worden. Bei der Thronbesteigung Georgs (1863) waren die einzigen befahrbaren Strassen die von Athen nach Livadia (über Eleusis und Theben) mit einer Abzweigung nach Chalkis und die 8 km lange Strasse von Athen nach Piräus. Abgesehen von den jonischen Inseln, wo das Land während der englischen Herrschaft mit guten Strassen (7—8 km) durchquert wurde, hatte Griechenland im Jahre 1875 kaum 320—350 km befahrbare Strassen[1]). Während in Nord-Bulgarien der energische Statthalter (Vali) Midhat-Pascha innerhalb ein paar Jahren (1868—1871) durch Frohnarbeiten u.s.w. über 1500 km. 10—15 Meter breite Strassen hergestellt hatte, suchten die Griechen vergeblich die Einkünfte der Verkehrsamtskasse durch neue Auflagen zu vermehren. Endlich gelang es dem aufgeklärten Staatsmanne Griechenlands, Tricoupis, die Verkehramtskasse mittelst Anleihen zu füllen. Sogleich nach der Einverleibung der Provinz Thessalien liess sich Griechenland durch Vermittelung der französischen Regierung eine Anzahl von Fachleuten, ingénieurs des ponts et chaussées kommen, welche die Verkehrsbauten leiten sollten, weil die griechischen Ingenieure sich unfähig gezeigt hatten, Brücken oder Strassen zu bauen[2]).

Die französischen Ingenieure, an deren Spitze Rondel stand, bemühten sich sehr um die Ausführung ihrer Mission. Sie entwarfen der griechischen Regierung einen umfassenden Plan für die Strassen und Eisenbahnbauten. Bis zu jener Zeit (1881) bestand in Griechenland nur eine kleine normalspurige (1,4 m) Eisenbahn von Athen nach Piräus, was eine grosse Freiheit bei der Wahl des Systems der Spurweite gestattete. Die französischen Ingenieure, welche die Lage des Landes berücksichtigen mussten, empfahlen bei der isolirten Stellung der griechischen Halbinsel und bei den grossen Terrainschwierigkeiten des gebirgigen Landes die Spurweite von 1 m. Nach Vollendung der noch im Bau befindlichen Linie Piräus-Larissa-türkische Grenze bleiben, um den Plan der französi-

---

[1]) Bulletin annuel de la chambre de Commerce française à Athènes 1888.

[2]) Rapport by M. Greville on the Railways in existence or in course of construction in Grece, on the Reads, the Drainage of Lake Copais, and the Isthmus of Corinth-Canal. Parliamentary papers of 1883 vol. 37.

schen Ingenieure auszuführen, an projektierten Linien noch im ganzen 363 km zu bauen[1]).

Aber weder bei den Strassen noch bei den Eisenbahnen blieb die griechische Regierung dem von den französischen Ingenieuren entworfenen Projekte treu. Während bei der Durchführung der Strassen sehr oft den unberechtigten Ansprüchen einzelner Gegenden zum Schaden der Gemeinschaft Folge geleistet wurde, brachte die griechische Regierung, selbst von der „grossen Idee“ einer internationalen Verkehrsverbindung berauscht, bei der Ausführung der Eisenbahnbauten die planmässige Spurweite von 1.00 m für die Linie Piräus-Larissa auf 1,36 m, was einem rationellen Gesammtbetrieb der griechischen Eisenbahnen hinderlich sein wird. Man kann 15– 1600 km dem Verkehr überlassene Strassen rechnen. Dieselben kosteten innerhalb der letzten 12 Jahre (1882—1893) 66 Millionen Drachmen, wovon 50 Millionen Francs durch eine Anleihe gedeckt wurden. Die in derselben Periode (1882—93) gebauten Eisenbahnen mit einer Länge von beinahe 1205 km kosteten der griechischen Regierung nur 64 Mill. Francs, wovon 40 Mill. Francs auf den Bau der Staatsbahnen in der Länge von 370 km, 3 925 000 Drachmen auf die Enteignungskosten, 500 000 Drachmen auf andere Ausgaben und die übrigen 20 Millionen Francs als Subvention auf die Privatbahnen mit einer Länge von 935 km trafen. Insgesammt berechnet, kostete der griechischen Regierung jedes gebaute Strassen-Kilometer ungefähr 40 000 Francs, jedes Eisenbahn-Kilometer 53 000 Francs! Man sieht, welches Interesse diese Vergleichung darbietet. Hiemit möge entschuldigt werden, dass hier auch die griechischen Strassenbauten in Betracht gezogen worden sind.

Schon im Jahre 1867 wurde einem Engländer auf Ansuchen Bau und Betrieb der 8.6 km langen Eisenbahn Piraeus-Athen ertheilt. Derselbe übertrug aber die Konzession sogleich einer englischen Gesellschaft mit einem Gewinn von 500 000 Francs. Die normalspurige Bahn wurde im März 1869 für den Verkehr eröffnet und bis 1874 betrieben, in welchem Jahre sie einer einheimischen (griechischen) Gesellschaft mit gutem Gewinn verkauft wurde.

Die eigentliche Eisenbahnbauperiode Griechenlands beginnt erst mit dem Jahre 1881. Zur Ausführung des von den französischen

[1]) Vgl. S. 91.

Ingenieuren bearbeiteten Eisenbahnbauplanes übergab die griechische Regierung mit der Konvention vom 11./23. September 1881 den Bau und Betrieb der Linie Volo-Velestino-Larissa (57 Kilometer) einem finanziellen Konsortium, an dessen Spitze der griechische Banquier Th. A. Mavrogordato aus Konstantinopel stand. Im folgenden Jahre wurde demselben Konsortium durch das Gesetz vom 22. Juni 1882 die Konzession für die Verlängerung derselben Linie von Velestino bis Kalabaka (146 Kilometer) ertheilt. Jedoch waren die durch das Gesetz vom 22. Juni 1882 bestätigten Vertragsbedingungen, welche für die weiteren Eisenbahnkonventionen als Vorbild gedient haben, von denen der Konvention vom 11./23. September 1881 verschieden. Innerhalb 4 Jahren wurden die beiden Linien durch tüchtige französische Ingenieure hergestellt, welche auch einige damals neue technische Verbesserungen bei der Konstruktion der noch nie erprobten Eisenbahnen von 1 Meter Spurweite eingeführt hatten[1]; am 9. Juni 1886 wurden die Thessalischen Bahnen dem ordentlichen Verkehre übergeben.

Dasselbe Gesetz vom 22. Juni 1882 bestätigte auch die unter gleichen Bedingungen zu Stande gekommene Konvention für den Bau und Betrieb des peloponnesischen Netzes: Piräus-Athen-Korinth-Patras-Pyrgos mit den Abzweigungen Korinth-Argos-Nauplia und Argos-Myli. Die Konzessionärin war eine griechische, aber mit französischem Kapital gegründete Gesellschaft, die „Banque hellénique de Crédit Général“ mit dem Sitze in Athen. Zwischen 1885 und 1887 wurden alle diese Sektionen allmählich dem Betriebe übergeben. Auf den allgemeinen Grundlagen wurden derselben Gesellschaft nach und nach auch der Bau und Betrieb der kleinen Abzweigungen Kyllene-Kavassilo, Pyrgos-Olympia und Lintzi übertragen.

Ein Gesetz vom 13. März 1881[2]) ermächtigte die Gemeinde Letrion die Bahn Pyrgos-Katakolo (13 Kilometer) ausführen zu lassen. Die durch die Stadt Pyrgos garantierten Aktien wurden später von einer englisch-holländischen Gesellschaft gekauft. Der

---

[1]) Hennebert et Abrami, Notes sur la construction des chemins de fer de Théssalie.

[2]) Archiv f. E. W. 1882.

Betrieb der Linie wurde der peloponnesischen Gesellschaft übertragen.

Die Ergebnisse aller dieser den Privatunternehmungen überlassenen Eisenbahnlinien sind bis jetzt in jeder Hinsicht lobenswerth. Die für die anderen Balkan-Staaten fast unvermeidlichen Streitigkeiten zwischen den Regierungen und Eisenbahngesellschaften konnten hier keinen Boden fassen, weil die Gesellschaften, wenn auch mit fremden Kapitalien gegründet, gegenüber den Landesgesetzen als einheimische gelten.

Ganz anders gestalteten sich allerdings die Verhältnisse bei den von Privatunternehmern für Rechnung der griechischen Regierung zu bauenden Staatseisenbahnen. Es sind dies vier Staatsbahnen, von denen nur die kleine Zahnradbahn Diacophto-Kalavryta glücklich vollendet wurde, während die übrigen drei Schwierigkeiten und Unregelmässigkeiten jeder Art aufwiesen.

Durch die Konvention vom 5. November (24. Oktober) 1887 wurde der Bau der Linie Missolonghi-Agrinion (45 Kilometer) um den Preis von 85 380 Francs per Kilometer, einschliesslich der Betriebsmittel einer englisch-französischen Baugesellschaft übergeben. Durch die Konvention vom 12. Mai (30. April) 1888 wurde dieselbe Gesellschaft mit dem Bau der Staatsbahn Myli-Kalamata (180 Kilometer) um den Preis von 120000 Francs per Kilometer beauftragt. Nach den Vertragsbedingungen sollte dieselbe Gesellschaft auch den Betrieb der von ihr gebauten Staatsbahnen übernehmen. Während die Linie Missolonghi-Agrinion zur Uebergabe an den öffentlichen Verkehr bereit war, verliess man die noch zu bauende 77 Kilometer lange Strecke Diavolitzi-Tripolitza der Linie Myli-Tripolitza-Diavolitzi-Kalamata (180 Kilometer), weil die Gesellschaft, deren Repräsentant in Athen der belgische Konsul Louis Rosseels war, im Dezember 1891 Bankerott machte. Hieraus entstand eine internationale Frage, indem die ausländischen Arbeiter mit Hilfe ihrer Repräsentanten in Athen von der griechischen Regierung das zu erhalten hofften, was die belgische Baugesellschaft ihnen nicht bezahlen konnte. Der Betrieb der vollendeten Staatseisenbahn Missolonghi-Agrinion, wie auch einer Verlängerung derselben von 15 Kilometer bis Kryonery wurde der Société hellénique de Crédit Général übergeben. Mit dem Bau der noch nicht vollendeten 77 Kilometer der Linie Myli-Tripolitza-Diavolitzi-Kalamata, näm-

lich der die grössten Terrainsschwierigkeiten bietenden Strecke Tripolitza-Diavolitzi wurde unter einer Staatssubvention von 3300000 Francs die peloponnesische Gesellschaft betraut, welcher auch der Betrieb überlassen wurde.

Die infolge dieses Bankerotts der griechischen Regierung erwachsenen Mehrkosten werden auf ungefähr 4 Millionen Francs geschätzt; jedoch ist nicht zu vergessen, dass der vertragsmässige Baupreis unter den realen Baukosten festgesetzt worden war und dass die belgische Baugesellschaft auch beträchtlichen Schaden erlitten hat.

Bei dem Bau der Linie Piräus-Athen-Larissa, eventuell türkische Grenze liess die griechische Regierung vom rein politischen Standpunkte aus das schmalspurige System von 1 Meter Spurweite fallen, und wählte das normalspurige System von 1,436 Meter. Durch das Gesetz vom 7. April 1889 wurde die Ausführung dieser Linie auf Staatskosten genehmigt, und am 15./27. Juli desselben Jahres der Bauvertrag mit einer englischen Gesellschaft unterzeichnet. Die Bauarbeiten wurden im nächsten Jahre — 1890 — angefangen. Ende 1892 waren ungefähr 200 Kilometer fast vollendet, die jedoch keine geschlossene Strecke, sondern nur an den Stellen kleine Rümpfe bilden, wo das Terrain am wenigsten Schwierigkeiten bot. Als man zur Ausführung der schwierigen Bauarbeiten, zur Durchbrechung der riesigen Tunnels in der Umgegend von Bralo schreiten musste, erkannte die englische Baugesellschaft, dass mit dem Baupreise von 140000 Francs per Kilometer die Unternehmung nicht auszuführen sei. Sie machte Bankerott.

Nach dem Schiedsspruche eines diesmal aus Deutschland berufenen Fachmannes bekam die Baugesellschaft von der griechischen Regierung um 2 Millionen Francs mehr, als der vertragsmässige Werth der von ihr ausgeführten Arbeiten betrug. Da die griechische Regierung Ende März 1894 die in der Banque Nationale deponierte Garantie der Baugesellschaft im Betrage von 1 Million Francs in Beschlag nahm, beläuft sich der durch diesen Bankerott erwachsene Verlust für die griechische Regierung auf kaum 1 Mill. Francs. Erwägt man aber weiter, dass die griechische Regierung heutzutage keine Mittel hat, um die Vollendung der begonnenen Bauarbeiten herbeizuführen, weil der Rest der im Jahre 1890 zum Bau dieser Eisenbahn gemachten 5%igen Anleihe von 52950000

Francs in Barem nominell 65 000 900 Francs) von den Staatsbudgets der letzten 3 Jahre verschlungen wurde, so können bei einer eventuellen Verschiebung des Baues die Schäden zum Nachtheil Griechenlands in unermesslichem Verhältnisse vergrössert werden.

---

## VII. Die Eisenbahnen Bosniens und der Herzegovina.

Gleichzeitig mit der Okkupation dieser Provinzen durch die österreichisch-ungarischen Truppen begann auch die Entwicklung des Eisenbahnwesens. Die Rekonstruktion des schon im Jahre 1872 von Baron von Hirsch hergestellten Eisenbahnrumpfes Novi-Banjaluka (102 Kilometer), dessen Betrieb im Jahre 1875 wegen Verkehrsunsicherheit und zu geringer Einnahme eingestellt wurde, so dass sie dem vollständigen Verfalle preisgegeben war, wurde im Herbst 1878 durch das Militär energisch in Angriff genommen, so dass der Betrieb im März 1879 wieder aufgenommen werden konnte. Es ist interessant zu bemerken, dass hier der Satz „beati possidentes“ zum Ausdruck kam, indem man in Wien diese ursprünglich türkische Linie als Staatseigenthum betrachtete und dem Kriegsministerium als K. K. Militärbahn unterstellte. Wie weit ist man dagegen hierin bei den „Rechten der türkischen Regierung“ auf den in der ehemaligen Provinz Ost-Rumelien befindlichen Eisenbahnen gegangen!

Die sogenannte Bosnabahn (Bosnisch Brod-Zenitza) wurde gleichzeitig mit dem Eindringen der österreichischen Truppen in der Provinz ins Leben gerufen. Ihr Bau wurde schon im September 1878 begonnen; am 8. Juni 1879 erfolgte die Eröffnung bis Zenitza. Ursprünglich als eine „feldmässige Schleppbahn“ betrachtet, wurde sie durch allmählige Verbesserungen zu einer werthvollen Betriebsfähigkeit emporgehoben. Die bei ihrem Bau zufälliger Weise eingeführte Spurweite von 0.76 m diente als Grundlage für den Bau aller bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnen. Sie ist mit Hilfe besonderer dem Kriegsministerium aus den Gesammtaktiven der österreichisch-ungarischen Monarchie bewilligter Kredite entstanden.

Die aus Landesmitteln erbauten bosnisch - herzegovinischen Staatsbahnen (Zenitza-Sarajevo, Sarajevo-Metkovitz, Banjaluka-Bugoino-Janijci) wurden nach und nach durch die Landesverwaltung, theilweise auch durch Bauunternehmer gebaut.

---

## VIII. Die neuesten Bestrebungen hinsichtlich des Eisenbahnwesens auf der Balkanhalbinsel.

Erst seit den letzten Jahren lässt sich bei den Balkanstaaten eine fieberhafte Thätigkeit in Bezug auf Eisenbahnbauten erkennen, welche diesmal auf eigenem Antriebe beruht.

In erster Reihe kommen hier Bulgarien und die Türkei in Betracht. Durch die Vollendung der schon begonnenen türkischen Linien Dedeagatsch-Salonichi und Salonichi-Monastir und durch den Bau der grossen nord-bulgarischen Eisenbahn Varna-Sofia bekommt die Balkanhalbinsel zwei Transversalbahnen, welche mehr als die Hälfte derselben von Osten nach Westen parallel mit dem Donaustrome und dem Ufer des Aegäischen Meeres durchziehen. Eine Verlängerung der zweiten, — der südlichen Bahn bis zum Adriatischen Meere scheint jetzt schon gesichert, indem nur noch unentschieden ist, ob die zu erbauende Linie, deren Bau und Betrieb dem Konzessionär der Linie Salonichi-Monastir übertragen ist, Monastir mit Durazzo (Durus) oder Avlona verbinden wird. Mehrere politisch - strategische wie auch kommerzielle Rücksichten sprechen für die nördliche Linie, welche der alten „Via Aegnatia“ folgend das Schkipitaren-Land in der Mitte durchzieht und die kürzeste Verbindung zwischen der Hauptstadt West-Mazedoniens. Monastir, und dem besten Hafen des Adriatischen Meeres — Durazzo (alt. Dyrrachium) bietet. Ganz anders steht es mit der Verlängerung der nordbulgarischen Transversalbahn, welche von der bulgarischen Grenze bei Küstendil über Kumanovo beziehungsweise Uesküb, von irgend einer Station der Linie Ueskūb-Mitrovitza ausgehend, über Prizdrend sich mit Skutari (Schkodra) am Adria-

tischen Meere verbinden soll. Ueber die Konzession dieser Bahn, wenigstens zwischen Skutari und der Linie Ueskūb-Mitrovitza, sind bis jetzt mehrere Ansuchen an die Pforte gerichtet worden; es scheint aber, als ob die türkische Regierung keine Neigung dazu habe. Noch fruchtloser sind die Vorschläge der fürstlichen Regierung für die Eisenbahnverbindung Küstendil-Ueskūb geblieben, wie auch jene der königlich-serbischen Regierung für die Eisenbahnverbindung Skutari-Nisch über Prizdrend und Prokoplje. Eine eventuelle Verbindung der serbischen Hauptbahn mit Skutari über Prokoplje und Prizdrend würde von grosser Bedeutung und zwar in politischer, wie in kommerzieller Beziehung sein: Skutari liegt nämlich um 120 km näher an Nisch als Salonichi, demgemäss würde der Hafen am Adriatischen Meere bei Skutari für die serbische Getreideausfuhr vortheilhafter sein, als jener am Aegäischen Meere bei Salonichi; damit würde der serbische Drang, welcher seit dem Berliner Vertrage durch die Antriebe der österreichischen Diplomatie und besonders seit dem unglücklichen Bruderkrieg von 1885 nach Süden und Osten, d. h. nach Mazedonien gerichtet ist, hoffentlich eine natürliche Richtung nach Westen annehmen, wo meistentheils serbische Stämme anzutreffen sind. Die Eisenbahnverbindung über Küstendil-Ueskūb ist für Bulgarien im nationalen Sinne höchst wünschenswerth, während vom kommerziellen Standpunkte aus eine Eisenbahnverbindung Sofia-Salonichi über Dubnitza-Vetren-Doirjan-Karassulü-Salonichi unvergleichbar bessere Aussichten bietet.

Die Eisenbahnverbindung Sofia - Salonichi über Ueskül soll über 500 km betragen, die über Dubnitza-Vetren-Karassulü nur 365 km. Für die Herstellung der ersten Verbindung sind noch ungefähr 100 km im bulgarischen Territorium (Pernik-Küstendil-Grenze) und 90 km im türkischen Gebiete (Grenze Kriva-Palanka-Kumanovo) zu bauen, für jene der zweiten — 90 km in Bulgarien (Pernik-Dubnitza-Grenze) und 110 km in der Türkei (Grenze-Vetren)[1]. Das Dorf Vetren ist eine Station der im Bau begriffenen Anschlussbahn Dedeagatsch-Salonichi.

Während die erste Verbindung Tunnels von 2—3 km, und Steigungen von 20—25 $^0/_{00}$ zur Voraussetzung hat, bietet die zweite Verbindung keine grossen Terrain-Schwierigkeiten. Die Herstellung

---

[1]) *Nikoloff*, Einige Worte über unsere Eisenbahnen. Sofia 1892.

der zweiten Verbindung scheint umsomehr gesichert zu sein als der Firman vom Mai 1892, wenn auch ohne jede Garantie seitens der Regierung, die Gesellschaft (Salonichi-Dedeagatsch) berechtigt, eine Zweigbahn nahe der bulgarischen Grenze, wie auch eine solche nach dem Hafen Orfano herzustellen.

Wie für die Bulgaren und Serben, so ist es auch für die Griechen eine Lieblingsidee, das Königthum durch eine Eisenbahn mit Mazedonien verbunden zu sehen. Diesem nationalen Triebe ist es zuzuschreiben, dass die griechische Regierung bei der sehr ungünstigen finanziellen Lage für den Bau der Eisenbahn Piraeus-Athen-Larissa, eine 5%ige Anleihe[1]) zum Kurse von 86% nahm, und dass sie im Gegensatze zu dem heimischen schmalspurigen Systeme von 1 Meter für die Linie die normale Spurweite von 1.436 Meter wählte. Ungefähr 200 Kilometer von dieser Bahn waren schon im Jahre 1892 fertig gestellt, aber seitdem haben die Bauarbeiten aufgehört, der Rest der Anleihe wird für andere Staatszwecke gebraucht! Die Griechen wollten nämlich durch diese Eisenbahn, welche sich über Larissa gehend, in der Nähe von Selfidsche an die Linie Monastir-Salonichi anschliessen sollte, in den direkten Eisenbahn-Verkehr mit Europa eintreten. Noch mehr, sie verlangten eine von der türkischen Regierung zu bauende Bahn Monastir-Gradsko, um durch die solcher Weise verknüpfte Linie Piräus in der Zeitersparniss gegenüber Salonichi konkurrenzfähig und damit zur Endstation der Orientbahn zu machen, über welche die englische Post nach Indien u. s. w. den Weg nehmen musste! Wie man sieht, fehlte es den Griechen nicht an grossen Ideen; leider aber verursachten sie selbst das erste Hinderniss gegen die baldige Ausführung ihres eigenen Planes. Setzen wir aber auch voraus, dass die einmal begonnene Linie griechischerseits früher oder später gebaut wird, dann fragt es sich, in wie weit die türkische Regierung geneigt ist, eine Eisenbahn-Verbindung mit Griechenland zu Stande kommen zu lassen. Was die zu bauende Bahn Monastir-Gradsko betrifft, so hat die türkische Regierung bei der Befürwortung der Eisenbahnverbindung mit Salonichi gezeigt, dass sie keine Verbindung ihrer

---

[1]) Vgl. II. Theil.

Haupt-Militärstadt mit der nach Norden führenden Eisenbahn herstellen will.

Es wird berichtet, dass im September 1893 einem „Effendi" (Essad) die Konzession zu einer 63 Kilometer langen Eisenbahn zwischen Janina und Luros in Epyrus ohne jede Staats-Garantie ertheilt wurde.

In Bulgarien beschäftigt man sich ausser mit der begonnenen Transversalbahn heutzutage ernsthaft mit der Herstellung einer Zweigbahn derselben zwischen Wratza-Lom-Palanka und Widdin. Dann kommt die seit langer Zeit befürwortete Linie Philippopel-Tschirpan und Stara-Zagora, welche im Anschluss an die Linie Jambol-Burgas die Bedeutung des Hafens von Burgas zu heben bestimmt ist. Durch die Linie Widdin-Lom-Palanka-Wratza-Sofia hofft man wenigstens die Hälfte des heutzutage über die serbische Eisenbahnen nach Sofia gehenden Donau-Transports den serbischen Bahnen zu entziehen, weshalb man dieser Linie, welcher durch die Fruchtbarkeit der von ihr zu durchziehenden Distrikte gute Einnahmen gesichert sind, in Sofia eine internationale Bedeutung beilegt, da sie den direkten Verkehr Bulgariens mit Oesterreich und Rumänien ermöglicht. Die Linie Philippopel-Tschirpan-Stara und Nova-Zagora soll auch als Konkurrenzlinie gegenüber den orientalischen Bahnen dienen und in der That wird nach einer eventuellen Herstellung dieser Linie wenigstens die Strecke Trnovo-Seimen-Jambol (106 Kilometer) der orientalischen Bahnen durch und durch ertragslos gemacht. Der Bau der einen, wie der anderen dieser Linien ist sehr leicht und bei sehr geringem Kostenaufwande auszuführen. Der frühere Direktor der bulgarischen Eisenbahnen urtheilt darüber folgendermassen: „Wenn die Herstellung der Linie Jambol-Burgas und zwar durch „Bau in eigener Regie", wobei man gewöhnlich mehr als bei einem Privat-Unternehmen verwendet, mit hunderttausend Francs per Kilometer möglich war, warum sollte für diese Linie dieselbe Summe nicht genügend sein?[1]) Diese Linie, welche eine Länge von 130 Kilometer haben wird, bietet keine besondere Schwierigkeit, und man hält 13 000 000 Francs als genügend für ihre Konstruktion. Für die Herstellung der Linie Wratza-Lom-Widdin, welche ungefähr 150

[1]) *Nikoloff*, Einige Worte über unsere Eisenbahnen. Sofia 1892. S. 26.

Kilometer betragen soll, betrachtet man eine Summe von 22 500 000 Francs als genügend. Das Projekt einer die Eisenbahnen Nord- und Süd-Bulgariens direkt über den Balkan verbindenden Linie ist verschoben worden.

In Serbien legte man besonderen Werth auf eine längs des Timok-Flusses über Zaïtscher gehende Eisenbahn-Verbindung des Donau-Hafens Raduevatz mit Nisch; dann sprach man über eine Eisenbahn-Verbindung mit den bosnischen Bahnen und zwar über Schabatz und Dolnja-Tuzla mit der Bosnabahn. Heutzutage aber haben die Serben keine Zeit dafür.

In Griechenland, wo man mit den Arbeiten der schon im Bau begriffenen Linien aufgehört hat, bleibt zur Ausführung des peloponnesischen Eisenbahnnetzes noch immer der Bau folgender Linien für die nächste Zukunft wünschenswerth:

| | | |
|---|---|---|
| Olympia-Leonardi-Karitäna-Sparta-Gythion | 183 | Kilometer |
| Pyrgos-Pylos mit Abzweigung nach Kyparissia und Meligala . . . . | 130 | „ |
| Tripolitza-Kalavryta . . . . . . . | 50 | „ |
| | 363 | Kilometer. |

In Bosnien und der Herzogovina, wo man langsam aber sicher vorgeht, ist man gegenwärtig mit dem Bau der Linien Janjitzi-Bugojno nebst einer Zweigbahn beschäftigt. Für diese Linie wurde, wie gewöhnlich, aus den gemeinsamen Mitteln der österreichisch-ungarischen Monarchie dem Lande Bosnien und der Herzogovina ein Darlehen in der Höhe von 7 300 000 Gulden gewährt. Die Verzinsung und Amortisation dieses Darlehens hat in der gleichen Weise zu erfolgen, welche bisher beim Bau neuer Eisenbahnen in Bosnien beobachtet wurde. Die Bosnabahn von Sarajevo als Anschlusspunkt über Senitza bei Mitrovitza und der türkischen Linie Salonichi-Mitrovitza zu verbinden, ist heutzutage undenkbar.

* * *

Während für die Ergänzung des Eisenbahnnetzes auf der Balkanhalbinsel noch so viel übrig bleibt, ist alles, was die technischen Bedingungen und Bau- wie Betriebssyteme derselben betrifft, schon jetzt als festgestellt anzusehen:

Ausser Griechenland, Bosnien und Herzogovina, wo das schmalspurige System von 1.00 m beziehungsweise 0.76 m eingedrungen

ist, sind die Eisenbahnen aller übrigen Balkanländer nach den technischen Vereinbarungen des normalspurigen Systems fortzubauen. Während in Griechenland und der Türkei der Bau und Betrieb durch Privat-Unternehmungen gesichert ist, ist der Staatsbetrieb, wie theilweise auch der Bau in eigener Regie in Bulgarien, Serbien und Bosnien für die Zukunft nicht minder festgestellt. Wie aus dem zweiten Theile dieses Werkes zu sehen ist, sind es nicht immer die reinen Geschäftsvortheile, welche für das eine oder das andere System des Betriebes den Ton angeben. Das Gegentheil ist am augenscheinlichsten in Bulgarien zu beobachten, wo die Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen nach Bestreitung der an die Türkei zu zahlenden Betriebspacht einen Nettogewinn von ungefähr 3 600 Francs per Jahr und Kilometer erzielt, während die sonst denselben Bedingungen unterliegende kleine Strecke Bellovo-Vakarell, welche von der bulgarischen Regierung betrieben wird, kaum einen Ueberschuss, am wenigsten die an die Türkei zu zahlende Betriebspacht von 1 500 (2 250 seit 1. März 1894) Francs per Jahr und Kilometer ergibt! Trotzdem aber denkt niemand in Bulgarien an eine Veränderung des Betriebssystems. Der herrschenden Meinung zufolge sind die Ergebnisse der erst seit 4 Jahren im Staatsbetriebe sich befindenden Linien nicht als definitive zu betrachten. Man hofft auf eine bessere Zukunft, und zwar durch die Vergrösserung des bulgarischen Eisenbahnnetzes. Natürlich muss das alles eine rationelle Zentralisirung des Betriebes zu Folge haben, um gleichzeitig mit der Vergrösserung der Einnahmen eine relative Verminderung der Betriebsausgaben herbeizuführen. Indem aber die 312 Kilometer der orientalischen Eisenbahnen im bulgarischen Territorium zwischen die Staatsbahnen hineingeschoben sind, fragt es sich, wie man bulgarischerseits die gewünschte Zentralisierung des Betriebes ohne die Betriebsübernahme auch dieses dazwischen liegenden Netzes herbeiführen könnte. Man hofft, durch die Herstellung der schon oben erwähnten Linie Philippopel-Jambol über Stara-Zagora (150 Kilometer) und durch eine Verlängerung derselben nach dem Norden bis Sarambey [1]) (56 Kilometer) die gewünschte Zentralisierung des

[1]) Durch die Vereinbarung vom März 1894 wurde der Betrieb auch der kleinen Strecke Bellovo-Sarambey (10 Km.) der bulgarischen Regierung überlassen. (Vgl. II. Theil.)

Betriebes ohne irgend ein Eingreifen in das Netz der orientalischen Bahnen zur Ausführung zu bringen, so dass eine Betriebsübernahme der orientalischen Bahnen, wenn sie dennoch stattfinden sollte, nur von einem anderen Standpunkte geschehen könnte. Die bulgarische Regierung will in gutem Einverständnisse mit der Gesellschaft der orientalischen Bahnen leben; sie kann aber jedenfalls die Anarchie, welche, Dank der Unbesonnenheit und Energielosigkeit der türkischen Regierung in den Beziehungen der Gesellschaft zu den Landesgesetzen herrscht, nicht weiter dulden, weil sie — die bulgarische Regierung — welche ihre Handlungen vor den Landesrepräsentanten in der National-Versammlung rechtfertigen muss, mit der Erfüllung von Aufgaben ganz anderer Art, wie die eines türkischen Grand-Vesirats sind, beauftragt ist.

Die Forderungen der bulgarischen Regierung gegenüber der Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen sind, was die im bulgarischen Territorium liegenden Strecken betrifft, dieselben, welche den Eisenbahngesellschaften in allen kultivirten Ländern durch die Konzession oder durch die Eisenbahngesetzgebung auferlegt sind, und beziehen sich nur auf Fragen zweiter Ordnung, ohne dass dadurch irgend welche wesentliche Bestimmung der zwischen der Türkei und der Gesellschaft bestehenden Konzessions-Bedingungen verletzt würde. Diese Forderungen lassen sich folgendermassen zusammenfassen: [1])

1) Die Einführung der bulgarischen Sprache als Staatssprache in den Betriebsdienst, besonders aber im Verkehr mit dem Publikum, und die Einführung der Landesmünze, der Lev (Francs) in dem Geschäfts-Verkehr.

2) Die Erhebung der gegenwärtigen in Philippopel sich befindenden Neben-Inspektion zu einer selbstständigen Inspektion, welche den Betriebsdienst der im bulgarisehen Territorium liegenden Strecken besorgen und die Verantwortlichkeit für alle innerhalb ihres Bezirkes vorkommenden Zwischenfälle vor den Landes-Gerichten tragen muss. Die dieser Inspektion unterstellten Personen ausländischer Herkunft müssen sich den Landesgesetzen ohne weiteres unterwerfen und auf jede Beihilfe der durch die Kapitulationen den Ausländern ein-

1) *Kolaroff*, Die Orientalischen Eisenbahnen in Bulgarien S. 101.

geräumten Rechte verzichten. Die Linie wie auch das Betriebsmaterial muss einer neuen allgemeinen Prüfung vom Standpunkle der Solidität unterstellt werden.

3) Es muss eine spezielle Vereinbarung über den Transport von Truppen und Kriegsmaterial zu Stande kommen, um die diesem Transport nothwendigen Ein- und Ausladungsmittel bereitzustellen [1]).

4) Es muss die Ausgabe direkter Fahrkarten von jeder Station der orientalischen Bahnen für irgend eine der bulgarischen Staatsbahnen zur Ausführung kommen, indem die Taxen für den inneren Personenverkehr um 20 % der Verbandstarifsätze [2]) ermässigt werden müssen.

5) Die veraltete Wertklassifikation der Generaltarife von 1869 muss ganz einfach durch die moderne, für die Verbandstarife gültige Klassifikation ersetzt werden. Wie bei dem Personenverkehre, so muss auch für die Güter ein direkter Verkehr zwischen allen Stationen der im bulgarischen Territorium liegenden Bahnen hergestellt werden und zwar auf Grund von Tarifsätzen, welche nie höher als die der Verbandstarife sein dürfen. Die allgemeinen Bedingungen der Spezialtarife, wie die letzteren selbst, müssen im Einverständnisse mit der Regierung auf's neue umgearbeitet werden.

6) Die für die Staatskontrolle nothwendigen Ausgaben von ungefähr 19000 Francs müssen von der Gesellschaft geleistet werden.

Die Betriebsgesellschaft aber will gar nichts davon hören und würde selbst die Existenz der bulgarischen Regierung verleugnen, wenn es nicht für sie nothwendig wäre, die bewaffnete Macht derselben zu ihrem Schutze anzurufen.

---

[1]) In der „Militärischen Revue" (bulg.) von August 1893 veröffentlichte ein während des serbisch-bulgarischen Krieges bei dem Transportdienst verwendeter Offizier einen sehr interessanten Artikel über die Leistungsfähigkeit der Orientalischen Eisenbahnen. Es war nie gelungen, mehr als 4 Züge per 24 Stunden von der Südbulgarischen Grenze, d. h. von Trnovo-Seimen nach Sarambey zu senden. Der Mangel der Ein- und Ausladungsmittel verursachte grosse Verspätungen.

[2]) Vgl. den II. Theil, Tarifwesen.

Nach der Meinung der Betriebsgesellschaft müsste die ehemalige Provinz Ost-Rumelien ganz speziell für sie existieren. Die bulgarische Regierung aber versteht die Sache ganz anders, und als thatsächliche Herrscherin hat sie die Pflicht, für den Fortschritt und die Sicherheit des Landes zu sorgen. In Sofia hofft man immer, die Gesellschaft für ein Einverständniss hierüber zu gewinnen. Wenn sie aber mit ihrem Trotze weiter fortfährt, wird sich die Fürstliche Regierung gezwungen sehen, die Streitfrage radikalerweise zu lösen und die orientalischen Bahnen nötigenfalls „manu militari" in eigenen Betrieb zu übernehmen. Ein solches Eingreifen der bulgarischen Regierung hat den Charakter einer verwaltungsrechtlichen Execution, weil die Betriebsübernahme durch den Staat selbst der Natur der Sache nach überall da erforderlich ist, wo die Gefahr nahe liegt, dass das Unternehmen aus einer in dem Verhalten der zur Vollziehung der staatlichen Aufgabe der Eisenbahn berufenen Personen gelegenen Ursache dem gesetzten Zwecke entweder gar nicht, oder nicht in der Weise entsprechen kann, wie es das öffentliche Interesse erfordert, so dass die Ordnung und die Autorität des Staates in nachtheiliger Weise beeinträchtigt wird.

Ueber das rechtliche Verhältniss der Eisenbahnunternehmung im Allgemeinen gegenüber dem Staate entnehmen wir die folgende Stelle dem Haberer'schen Eisenbahnrecht (Wien 1885):

„Die Unternehmung einer Eisenbahn steht der Staatsverwaltung näher als irgend ein anderes Institut, sie hat die Aufgabe des Staates im übertragenen Wirkungskreise zu vollziehen, ist eine öffentliche Anstalt und gehört demgemäss, soweit es sich um den staatlichen Zweck und dessen Erfüllung handelt, zur inneren Verwaltung des Staates, die Privat-Eisenbahn-Unternehmung bildet in dieser Beziehung genau so einen Theil des Staatsorganismus, wie die Staatseisenbahn, trotzdem sie eine eigene Individualität besitzt, eventuell auch ein Verein ist.

Der Staat kann und darf vermöge seines Berufes, das allgemeine Beste zu hüten, zu verfolgen und durchzusetzen, gar nicht darauf verzichten, seinen Willen, der auf dem Erkennen des Bedürfnisses der allgemeinen Wohlfahrt basirt, auch gegen den Willen der Privatunternehmung, aufs entschiedenste zur Geltung zu bringen.

Es wäre grundfalsch, wenn man sich auf den einseitigen Standpunkt stellen wollte, dass eine Eisenbahnunternehmung in ihrer Eigenschaft als Erwerbsunternehmung ebenso unabhängig sei, wie ein anderes Unternehmen, z. B. eine Spodiumfabrik.

Die Eigenschaft der Erwerbsgenossenschaft muss vielmehr, wie jedes andere Privatinteresse, vor den öffentlichen Rücksichten zurücktreten; die Privat-Eisenbahnunternehmung muss sich dessen bewusst sein, dass der Erwerb zwar aus dem Eisenbahnzwecke, aus der Erfüllung der ihr von der Staatsverwaltung anvertrauten Aufgabe fliesst, aber überhaupt nicht vorhanden wäre, wenn ihr nicht der Staat die Erfüllung der Aufgabe der Unternehmung anvertraut hätte, nachdem eine Entfaltung der Selbsständigkeit in dieser Richtung einfach ausgeschlossen ist; die Privat-Eisenbahnunternehmung muss in ihrem Sein einen organischen Theil des organischen Lebens der Staatsverwaltung erblicken und darum sich als ein mitarbeitendes Organ am Staatszwecke in Zweck und Thätigkeit in Harmonie mit der Regierung setzen, weil nur diese den Staatszweck kennt."

Dass ein ähnliches Eingreifen durch die öffentliche Meinung im Auslande sich rechtfertigen wird, ist kaum zu bezweifeln, seitdem der typische Satz: „Wer das Verkehrswesen leitet, der beherrscht die Volkswirthschaft", ein Sprichwort geworden ist.

An Beispielen hiefür fehlt es selbst auf der Balkanhalbinsel nicht, vgl. z. B. das obenerwähnte Vorgehen der serbischen Regierung [1]) gegenüber der Betriebsgesellschaft der serbischen Eisenbahnen.

Die finanzielle Frage bezüglich der Betriebsmittel der Gesellschaft ist sehr leicht zu regeln. Da die Betriebsgesellschaft noch immer Konzessionärin der in der Türkei gelegenen Strecken der orientalischen Bahnen bleibt, so kann sie, falls ein Einverständniss mit der bulgarischen Regierung nicht zu Stande kommen sollte, alle ihre Mobilien nach der Türkei mitnehmen. Es ist zu bemerken, dass die Betriebsgesellschaft mit Ausnahme einer Imprägnierungsanstalt für kieferne Schwellen in Sarambey gar keine Immobilien im bulgarischen Territorium besitzt.

---

[1]) Vgl. II. Theil.

Was das Pfandrecht der Betriebsgesellschaft bezüglich der Betriebseinnahmen bis zum Belauf von 1500 Francs per Jahr und Kilometer gegenüber den im Jahre 1885 der Türkei geliehenen 23 Millionen Francs betrifft, so kann ein Arrangement mit der bulgarischen Regierung in dem Sinne stattfinden, dass die letztere bis zur Tilgung der Anleihe (was noch ca. 22 Jahre dauert) die verpfändete Betriebspacht von 1500 Francs per Kilometer und Jahr der Gesellschaft zu bezahlen hat.

Wie wird sich aber in diesem Falle die türkische Regierung mit „ihrem Rechte“ zu dieser Eisenbahn stellen? Die bezüglichen Rechte sind bezüglich der in der autonomen, aber türkischen Provinz Ost-Rumelien liegenden Bahnen durch den Art XXI des Berliner Vertrages und durch die Art. XIII und XIX des „Statut organique“, wie alle übrigen allgemeine Interessen des Reiches betreffenden Institute (Post- und Telegraphen-Verwaltung u. s. w.) der Pforte als obersten Repräsentanten der Staatsgewalt in dieser Provinz überlassen, während die fürstliche Regierung durch den Art. X des Berilner Vertrages mit den Pflichten und Rechten der Pforte gegenüber den im bulgarischen Gebiete angelegten Linien ausgestattet wurde.

Nunmehr aber existiert keine autonome türkische Provinz Ost-Rumelien mehr, wie sie der Berliner Vertrag geschaffen hat. Seit dem 18. September 1885 bildet sie geographisch die zweite Hälfte des vereinigten Fürstenthums von Nord- und Süd-Bulgarien, im politischen Sinne aber kennt man weder eine autonome Provinz Ost-Rumelien noch eine Provinz Süd-Bulgarien. Die Union der ehemaligen autonomen Provinz mit dem Fürstenthume selbst im internationalen Sinne ist so weit befestigt, dass ich irgend eine weitere Erörterung darüber für überflüssig halte.

Demgemäss müssen die in Rede stehenden Rechte seit der Union von 1885 dem Beispiele der anderen Hoheitsrechte der Pforte in der autonomen Provinz folgend an die fürstliche Regierung übergehen, und zwar im Sinne des Art. X des Berliner Vertrags! Während die bulgarische Regierung die Rechte der Betriebsgesellschaft anerkennt, muss die letztere ihren Pflichten gegenüber der Landesregierung Folge leisten. Andernfalls ist die bulgarische Regierung im Stande, ihre Rechte zum allgemeinen Besten durchzusetzen.

Es sei noch erwähnt, dass die bulgarische Regierung im Falle eines Eingreifens in die orientalischen Eisenbahnen, gegenüber den Besitzern der für den Bau der Bahnen ausgegebenen Türkenloose keine Pflichten zu erfüllen hat, weil dieser Anleihe keine Rechte auf die durch sie ermöglichte Unternehmung vorbehalten sind. Es ist eine Staatsanleihe ohne jede Beziehung auf die Eisenbahnen, was durch die folgende dem Prospekt für die Emission von 1872 — nachdem die türkische Regierung in Folge der neuen Konvention vom 18. Mai desselben Jahres Alleineigenthümerin der Linien geworden war — beigegebene offizielle Erklärung bestätigt wird [1]:

„Le Gouvernement Impérial déclare que la rétrocession qui lui a été faite de la Concession des chemins de fer de la Turquie d'Europe ne modifie en rien la situation des porteurs de 1 900 000 Obligations à primes de l'Empire Ottoman, dont le Gouvernement Impérial reste débiteur unique et direct tant pour le paiement des intérêts que pour l'amortissement des primes".

Leider aber scheint es, dass die bulgarische Regierung ihres Rechts gegenüber den orientalischen Bahnen sich nicht vollständig bewusst ist, indem sie nicht nur die Autorität der Hohen Pforte in dieser Frage anerkennt, sondern auch an den Abmachungen zwischen der Hohen Pforte und der Betriebsgesellschaft sich betheiligt. So hat die fürstliche Regierung bei dem letzten (Ende April 1894) stattgefundenem Einverständnisse der Pforte mit der Betriebsgesellschaft wegen der Verlängerung der Konzessionsdauer bis auf 1960 (statt bis Ende 1925) gegen einen an die Pforte zu liefernden Vorschuss kein Zeichen ihrer Existenz gegeben. Solche Vernachlässigungen sind nicht etwas Neues in der jungen Geschichte Bulgariens, sind letzterem aber sehr theuer zu stehen gekommen.

Man kann schon jetzt versichert sein, dass es bei dem Mangel an irgend welcher Vertretung der an dem Eisenbahntransport betheiligten Körperschaften, wie es überall in Europa der Fall ist, auch in Bulgarien durch die Energie der Regierung auf die eine oder die andere Weise ermöglicht wird, die Eisenbahnen aus einem blossen Bereicherungsinstitut, wie sie es in den Händen des Baron

---

[1]) Saling's Börsenjahrbuch 1891—92.

von Hirsch geworden sind, zu einem das allgemeine Wohl fördernden umzugestalten.

Für die Türkei aber, wo der gegenwärtigen Betriebsgesellschaft auch die Uebernahme des Betriebes der neuen Bahnen gesichert ist, ist kein Anzeichen von irgend welchen Verbesserungen des Eisenbahnwesens im Sinne des Fortschritts und der Gerechtigkeit vorhanden. Wenn aber, wie es hier meistens geht, weder die türkische Regierung noch die einheimische Bevölkerung zu einer Revision der veralteten Tarifbestimmungen die Initiative ergreifen will, fordern nicht vielleicht die Interessen der Gesellschaft, dass sie selbst das bisherige System der rücksichtslosen Ausbeutung verlässt, um in Fühlung mit den Landesinteressen die eigenen zu suchen? Oder sollte es besser für die Gesellschaft sein, wenn die inländischen Produkte auf dem Hauptmarkte Thraziens konkurrenzunfähig werden, wie es z. B. mit dem Mehl von Adrianopel der Fall ist, welches Dank den höheren Tarifsätzen durch das rumänische und russische aus dem Markte Konstantinopels gedrängt wurde? Während die Transporttaxen zwischen den rumänischen oder russischen Hafenplätzen und Konstantinopel sich während der letzten 15 Jahre um die Hälfte vermindert haben, hielt die Betriebsgesellschaft ihre Tarifmaxima auch für den inneren Verkehr in der Türkei fest, ohne selbst die für die bulgarischen Produkte ermässigten Tarife zu verallgemeinern.

Die sachkundigen Bemerkungen, welche der bulgarische Kommissär bei den orientalischen Eisenbahnen über die Unregelmässigkeit der Tarifsätze machte, finden ihre Zustimmung in der folgenden Aeusserung des französischen Konsuls in Adrianopel, der nach Besprechung des obenerwähnten Falles bezüglich des Mehles folgendermassen weiterfährt: „ce n'est pas du rest le seul cas dans lequel cette Compagnie, tout en ne venant pas en aide au commerce local, semble également meconnaître ses intérêts [1].“

In Griechenland und Serbien herrscht heutzutage vollständige Ruhe in allen das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen, in der Türkei dagegen und besonders in Bulgarien eine fieberhafte Thätigkeit. Die Griechen und die Serben, für welche die Eisenbahnperiode (1880—82) 5 bis 6 Jahre früher begann als für die

---

[1]) Bulletin consulaire français 1891. 1. Sem. p. 83.

Bulgaren, sind jetzt müde, und während König Milan, der bei der Ueberreichung der Eisenbahn-Konvention von 1881 an die Skupschtina sich als Kulturträger gegenüber dem Orient darstellte, seine civilisatorische Thätigkeit mit der Abdankung von 1889 schloss, wollte das Schicksal, dass in Griechenland derselbe Mann, der in den Jahren 1882—85 die Eisenbahnpläne aufstellte, Herr Trikoupis, wieder einmal als Ministerpräsident den Bankerott Griechenlands verkündete. Ob meinem Vaterlande Bulgarien eine glückliche Lösung der Eisenbahnfrage gelingen wird oder nicht, hängt davon ab, in wie weit es den bulgarischen Staatsmännern gelingen wird, sich neuen politischen Verwickelungen zu entziehen und die später vom Volke zu tragenden Lasten der verschiedenen Eisenbahnanleihen voraus zu berechnen, um nicht vorzeitig durch Verschleuderungen aller Art, wie es in Griechenland und Serbien geschah, die Steuerkraft des Volkes vollständig zu erschöpfen und die finanzielle Lage des Staates auf's Spiel zu setzen.

II. Theil.

---

# Spezielle Darstellung
des
# gegenwärtigen Standes der Eisenbahnen
auf der Balkanhalbinsel.

---



# A. Beschreibung.

## I. Vergleichung der Eisenbahnlängen.

Bei einer Oberfläche von 450 000 qkm und bei einer Bevölkerung von 14 500 000 Einwohnern wird die Balkhalbinsel von 10 Eisenbahnrümpfen mit einer Gesammtlänge von 4 563 km durchlaufen. Wie die Tabelle Nr. 1 genauer darstellt, treffen auf der Balkanhalbinsel auf jeden Kilometer Bahnlänge 100 qkm Oberfläche mit 3 187 Einwohner. Bei dem Mangel an fahrbaren Wasserstrassen im Inneren des Landes und bei dem Mangel an guten Landstrassen lässt das Kommunikationswesen auf der Balkanhalbinsel noch viel zu wünschen übrig und kann sich in Europa nur mit demjenigen Schwedens und Norwegens vergleichen und nur in den afrikanischen Provinzen, in Algerien und Tunis seinesgleichen finden (siehe Tabelle 1).

Im Einzelnen aber besitzt von den Balkanländern das Königthum Griechenland angesichts seiner ausgezeichneten Seeküsten eine verhältnissmässig grosse Eisenbahnlänge. In Griechenland treffen auf jeden in Betrieb stehenden Eisenbahn-Kilometer 40 qkm der Oberfläche und 1 800 Einwohner, während die europäische Türkei (die indirekten Provinzen) für je 150 qkm und 4 102 Einwohner einen Kilometer Eisenbahnen besitzt. Ein klares Bild über das Verhältniss der Eisenbahnen auf der Balkanhalbinsel gibt uns die Tabelle 2.

**Tabelle Nr. 1.**

Vergleichende Uebersicht der Eisenbahnlänge verschiedener Länder [1]).

| Länder | Flächengrösse qkm | Bevölkerungszahl auf 1 qkm | Gesammt-Bevölkerungszahl | Gebaute oder Betriebslänge in km | Einwohnerzahl auf 1 km Eisenbahnlänge | Zahl der qkm auf 1 km Eisenbahnlänge |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Die Balkanhalbinsel | 450 000 | 32 | 14 500 000 | 4 563 | 3 178 | 100 |
| 2. Schweden und Norwegen . . . . | 775 997 | 8 | 6 579 115 | 9 841 | 735 | 86 |
| 3. Spanien u. Portugal | 597 100 | 37 | 22 267 000 | 12 424 | 1 792 | 48 |
| 4. Italien . . . . | 296 300 | 102 | 30 158 000 | 13 673 | 2 287 | 23 |
| 5. Deutschland . . | 540 400 | 91 | 49 217 000 | 44 177 | 1 134 | 12.4 |
| 6. Frankreich . . . | 536 408 | 71 | 38 218 903 | 38 645 | 1 007 | 15 |
| 7. Algerien . . . . | 478 835 | 8 | 3 817 306 | 2 991 | 1 276 | 160 |
| 8. Tunis . . . . . | 150 000 | 10 | 1 500 000 | 260 | 5 769 | 576 |

---

[1]) Vgl. „Archiv für Eisenbahnen" XIV. Jahrg. 1894, herausg. von dem Ministerium der öffentl. Arbeiten in Berlin.

**Tabelle Nr. 2.**

Vergleichende Uebersicht der Eisenbahnlänge der Balkanländer (einschliessl. Rumäniens).[1]

| Länder | Oberfläche in qkm | Bevölkerungszahl auf 1 qkm | Gesammtbevölkerungszahl | Eisenbahnbetriebslänge | | | Einwohnerzahl auf Eisenbahn-Kilomet. | Zahl der qkm auf 1 Eisenbahn-Kilometer |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Normalspurige km | Schmalspurige km | Total-Länge km | | |
| 1. Die europäische Türkei . . . | 175 395 a) | 29 | 4 800 000 | 1170 | — | 1170 | 4 102 | 150 |
| 2. Bulgarien mit Ost-Rumelien | 96 635 b) | 34.7 | 3 350 000 | 864 | — | 864 | 3 877 | 112 |
| 3. Bosnien und Herzogowina | 51 109 | 26 | 1 338 000 | 105 | 582 | 687 | 1 948 | 74.4 |
| 4. Serbien . . . | 48 589 | 44.5 | 2 163 000 | 540 | 21.9 | 562 | 3 850 | 86 |
| 5. Griechenland . | 64 689 c | 33.8 | 2 187 000 | 210 | 1006 d | 1216 | 1 800 | 40 |
| 6. Rumänien . . | 117 800 | 44 | 5 200 000 | ? | ? | 2476 | 2 100 | 47 |
| 7. Dobrudscha . . | 13 200 | 9 | 120 000 | 64 | — | 64 | 1875 | 206 |
| 8. Montenegro . . | 9 030 | 26 | 236 000 | — | — | — | — | — |

Bemerkungen:
a) Einschliesslich der Insel Kandia oder Kreta.
b) Die frühere Berechnung von 99 872 qkm hat sich als unrichtig erwiesen.
c) Einschliesslich der Inseln.
d) Dazu noch $27^1/_2$ km an industriellen Eisenbahnen

---

[1] *Sarafoff*, Studien über die statistischen Ergebnisse des Fürstenthums Bulgarien (bulg.). Sofia 1893.

„La Grèce en Europe" 1892, publication officielle du Minist. des finances de la Grèce. Athène 1893.

*René Millet*, La Serbie économique et commerciale, Paris 1889.

# II. Topographische Beschreibung.

Die Eisenbahnen der Balkanhalbinsel bilden ihrer geographischen Lage, wie ihrer Bauart nach, zwei von einander ganz verschiedene Typen. Die Eisenbahnen der Türkei, Bulgariens und Serbiens durchschneiden die Balkanhalbinsel und dienen dem Weltverkehr. Daher musste ihre Bauart den Erfordernissen dieser grossen Aufgabe entsprechen. Für ihren Bau gelten die auch für die Bahnen Westeuropa's obligatorischen Bestimmungen; insbesondere mussten die technischen Vereinbarungen der deutschen Eisenbahnverwaltungen vollständig durchgeführt werden. Dagegen sind die Eisenbahnen Griechenlands und die der occupierten Provinzen, Bosnien und der Herzogowina, von einer untergeordneten ausschiesslich lokalen Bedeutung und bedienen an Produktion sehr arme Länder. Demgemäss ist ihre Konstruction durchaus den Bedingungen des Landes angepasst, weshalb sie an dem Mangel an Einheit der technischen Verhältnisse leiden.

Unsere Aufmerksamkeit wendet sich besonders auf die ersteren Bahnen, welche das Eisenbahnnetz des europäischen Orients ausmachen. Diese Eisenbahnlinien nennt man auch Orientbahnen, weil sie alle die Verkehrsverbindung des Occidents mit dem Orient zur Bestimmung haben. Nimmt man im Allgemeinen den Donaustrom als die wichtigste Wasserstrasse und zugleich als Grenzscheide zwischen dem kultivierten Europa und dem halbasiatischen Osten desselben an, so findet man das Eigenthümliche aller Orientbahnen darin, dass sie die Verbindung der Donau mit dem Meere zum Zweck haben. Den Landesterritorien nach lassen sie sich in vier Gruppen eintheilen:

1) die türkische,
2) die bulgarische,
3) die serbische und
4) die kleine rumänische Bahn in der Provinz Dobrudscha, welche im ersten Theil (S. 5) erwähnt wurde.

# I. Die Orientbahnen.[1]

## A. Die türkischen Eisenbahnen mit einer Gesammtlänge von 1170[2]) Kilometern.

### I. Konstantinopel-Mustafa-Pascha (356 km.).

Die Bahn beginnt auf dem Bahnhof Konstantinopel, welcher längs des Ostendes des Goldenen Hornes an der Serailspitze gelegen ist. Sie umzieht die Serailspitze in einer Kurve von 225 Meter und geht nahe oder neben der südlichen alten Stadtmauer entlang, durchbricht zwischen Jedikule (dem alten Fort der „sieben Thürme") und dem Marmorameere die westliche Stadtmauer und zieht durch ein welliges Hügelland, in welchem theilweise Steigungen bis zu 12,5‰ vorkommen, längs der Küste bis zur Station Kütschük-Tschekmedsche (km 22). Hier wendet sich die Bahn vom Meere ab, folgt sodann der Ostküste des See's von Kütschük-Tschekmedsche, umgiebt dessen nördliches Ende und überschreitet bei km 35 den Zinnarfluss. Zwischen km 40 und 54 steigt die Bahn mit 7 bis 12,5‰, welches letztere ungünstige Steigungsverhältniss auf 5,5 km Länge besteht, bei km 54 liegt die Wasserscheide auf + 131,5 km. Von hier fällt die Bahn mit — 12,5‰ — 13‰ bis km 64, wo der Kadortschifluss kurz vor seiner Mündung in den Böjük-Tschekmedschesee überschritten wird. Die Ordinate zeigt hier die geringe Erhebung von 5,18 Meter über den Meeresspiegel. Nach Passierung ebenen Terrains beginnt bei der Station Kabodsche (km 86) die zweite grosse Steigung bis km 102. Es kommen Steigungen von 8,5—15‰, letztere auf 3,8 km Länge vor. Zwischen km 102—113 durchschneidet die Bahn das koupierte Terrain des Hochplateau's auf Sinekli, fällt dann bis km 122, meist mit 15‰ und erreicht bei der Station Tscherkes-Köi (km 131) das Ende der Rampe. Die Bahn folgt von hier in günstiger Trace dem Tschorlu, sodann dem Erginethal

---

1) *Hartwich*, Die Rumelischen Eisenbahnen, in „Deutsche Bauzeitung" von 1875 S. 46.

*Jüttner*, Die Orientalischen Eisenbahnen, in „Arch. f. Eisenb." 1882 S. 187.

2) In dem die zweigeleisige Strecke Kulleili-Burgas-Adrianopel von 36 km doppelt gerechnet wird.

bis zur Station Usun-Köprü (km 271). Kurz vorher kommt eine kurze Steigung von 8,5$^0/_{00}$ vor. Bei km 178,7 liegt die Station Muradlü, welche den Verkehr mit dem Hafen von Rodosto vermittelt.

In weiterer günstiger Tracierung erreicht die Bahn bei km 280 das Thal der Maritza, welcher bedeutende Fluss auf einer Brücke mit 13 Oeffnungen von je ca. 30 Meter Spannweite und 2 Fluthbrücken, jede mit mehreren Oeffnungen von zusammen 63, resp. 140 Meter lichter Weite überschritten wird. Kuleili-Burgas, die Abzweigungsstation für die nach Dedeagatsch führende Linie bei km 282 und Station Adrianopel bei km 318,2 liegen im Maritzathal, die letztere Station nächst der Mündung der stattlichen und schiffbaren Nebenflüsse, der Maritza, der Arda und Tundscha. Die Linie zwischen dieser Station und Konstantinopel hat 161 km gerade Linie und 121 km Kurven, welche letztere häufig, besonders in den Bahnstrecken mit starker Steigung, einen Radius von nur 270 bis 300 Meter haben.

Der Bahnhof Adrianopel liegt 3,5 km westlich von der Stadt entfernt. Die Anlage des Bahnhofes in grösserer Nähe der Stadt hätte die zweimalige Ueberbrückung der hier etwa 300 m breiten Maritza nothwendig gemacht. Die Linie ab Adrianopel folgt bis zu ihrem Endpunkte an der bulgarischen Grenze und weiter bis zum Ende der von der türkischen Gesellschaft gebauten Bahn dem Thale der Maritza. Nicht weit hinter Adrianopel wird die Arda auf einer Brücke mit 4 Oeffnungen à 54 Meter Spannweite überschritten. Mit starken Steigungen, scharfen Kurven und mit Ueberbrückung vieler, im Frühjahre reissender Gebirgsbäche folgt die Bahn den schroff in die Maritza abfallenden Felsenhängen bis an die bulgarische Grenze und noch weiter hinein bis zur Station Tirnovo-Seimen.

a) Die Zweigbahn Kuleili-Burgas-Dedeagatsch.

Die 111,5 km lange, den Bergabhängen des rechten Maritza-Ufers folgende Bahn überschreitet eine grosse Zahl von Wildflüssen, die bei Hochwasser die Bahnanlagen vielfach gefährden. Revetements der Böschungen sind längs der Maritza in bedeutender Ausdehnung ausgeführt. Zwischen km 37 und 43 wird eine Wasserscheide, der Mahamly-Sattel genannt, überschritten, dessen höchster Punkt auf + 40,2 Meter liegt. Der Sattel enthält Steigungen beziehungsweise Gefälle von 11$^0/_{00}$; auf dem Scheitel desselben ist

ein 233 Meter langes Ausweichegeleise angelegt, um Züge mit grosser Achsenzahl getheilt die Rampe heraufziehen zu können.

## 2. Salonichi-Mitrovitza (362 km).[1])

Der Bahnhof Salonichi's, des Anfangspunktes der Bahn, liegt im Westen nahe der Stadt. Bei km 11 überschreitet die Linie den Galikofluss, erreicht sodann den Vardarfluss, dem sie bis oberhalb Uesküb (Skopje) — km 247 — folgt, geht in dem Seitenthale der Lepenetz bis km 280, ferner in dem Thale der Nedernika weiter, überschreitet die Wasserscheide zwischen dem Vardar und der Donau bei km 300, fällt dann im Sitnitzathal in die Ebene des Amselfeldes und erreicht bei Mitrovitza den Ibar, einen Nebenfluss der Morava, die sich in die Donau ergiesst. Von Salonichi bis km 60 liegt die Bahn vollständig in der Ebene, überschreitet daselbst zum ersten Male den Vardar durch eine Brücke mit 16 Oeffnungen von zusammen 310 lichter Weite und durchzieht bis km 70 das die Zigeunergrenze (Zigan Derwent) genannte Defilé des Vardar. Von km 70 bis 103 liegt die Bahn wiederum in der Ebene, überschreitet in diesem Theile eine grosse Zahl von Gebirgsbächen und durchzieht von km 103 bis 124 das Defilé Demir-Kapu (eisernes Thor), das an seinem Ende ein grossartiges, enges Felsenthor bildet.

Bei km 103 überschreitet die Bahn wiederum den Vardar. Von km 124 bis 193 zieht sie sich an niedrigen Gebirgshängen entlang und durchschneidet die Stadt Veles (Köprüly). Von hier beginnt ein neues Defilé, welches bis km 220 verfolgt wird. In diesem Theile überschreitet die Bahn kurz hintereinander zweimal den Vardar. Bei km 211 befindet sich der längste Tunnel der Strecke. 300 m lang und nicht ausgewölbt; das Gebirge besteht aus mürbem Gneis. Von km 220 bis 250 liegt die Bahn in der Ebene und folgt von hier bis km 300 der romantischen Gebirgsenge von Katschachnik. Auf dieser Strecke befinden sich 20 Brücken über den Lepenetz und die Nedernika, ferner 8 durch Gebirge mit schwerem Drucke geführte Tunnels von 100—200 m Länge. Von

---

[1]) Le rapport de Mr. Blount, consul général d'Angleterre à Salonique, d'après la traduction française publiée dans „le Bulletin consulaire français" 1885.

km 300 ab senkt sich die Bahn allmählich in das Amselfeld und endet etwa 1 km vor dem Orte Mitrovitza.

### 3. Ueskūb-(Skobje)-Sibevtsche (km 85,5). [1])

Die neue Anschlusslinie zweigt beim km 242 in der Höhe von 244,04 m über dem Meere von der alten Linie Salonichi-Mitrovitza ab und überschreitet südlich von Ueskūb den Vardar auf einer 120 m langen Brücke aus Eisenkonstruction, welche 3 Oeffnungen mit je 40 m Spannung besitzt, durchzieht sodann die feuchten Niederungen der linksufrigen Vardarzuflüsse in mehrfachen Krümmungen und unter wiederholter Ueberschreitung von Wasserläufen, wendet sich dann in einem grossen Bogen östlich nach Hadjalar und erreicht hier zwischen km 19 und 20 die erste mit dem letztgenannten Orte gleichnamige Station. Von km 16 steigt die Trace anfänglich mit 15, dann blos mit 13,11 und $7^0/_{00}$ bis Rachmanli (bei km 31). Zwischen km 36 und 37 überschreitet sie die von Usküb nach Kumanovo und weiter nach Sofia führende Strasse. Die Bahn läuft sodann in einem Bogen mit geringer Steigung bis zum Lipkovka-Flusse und überschreitet denselben auf einer 30 m langen Brücke. Von hier aus nähert sich die Trace immer mehr der Golema-Reka, überschreitet dieselbe und steigt ununterbrochen bis zum Plateau von Pressovo, welches die Wasserscheide für die Zuflüsse nach dem Aegäischen Meere und dem Donaubecken bildet, und woselbst die Anschlussbahn ihren höchsten Punkt im Längenprofile, nämlich 459 Meter über dem Meere in km 58 erreicht und die Station Pressovo bildet, die speziell als Militärstation eingerichtet ist. Von hier geht die Trace mit leichtem Gefälle abwärts, überschreitet die Flüsse Tzrna und Isvor und bildet bei km 64 die Station Bukovatz. Dann nimmt sie eine nordöstliche Richtung an, tritt in das Moravathal und bildet im km 77 die Station Boginevtze. Im schliesslichen Laufe zur serbischen Grenze überschreitet die Bahn zwei oder drei kleine Flüsse und endet in der Station „Frontière“ bei km 85,108 (ab Ueskūb).

---

[1]) Vgl. „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.“ Nr. 38—48, 1888.

### 4. Salonichi-Monastir-(Bitolja) (219 km).

Diese Anfangs Mai 1894 vollendete Linie durchzieht die schönsten Landschaften Mazedoniens. Von der Station der Linie Salonichi-Ueskküb ausgehend, überschreitet sie den Vardar und wendet sich nach dem Westen hin bis Berea, wo ihr Lauf sich nach Norden wendet und bis Monastir grosse Terrainschwierigkeiten mit Hilfe von allerlei Kunstbauten (Tunnels und Brücken) zu überwinden hatte.

## B. Die bulgarischen Eisenbahnen.[1])

### 1. Tzaribrod-Sofia-Mustafa-Pascha (396 km).

Diese Linie bildet das Mittelglied der grossen Ueberlandlinie Konstantinopel-Belgrad, von welcher die Endstrecke Mustafa-Pascha - Konstantinopel vorstehend geschildert wurde, während die auf serbischem Gebiete verlaufende Strecke Tzaribrod - Belgrad später an die Reihe kommt. Von Tzaribrod ab stellten sich dem Bahnbaue erhebliche Schwierigkeiten in den Weg, insbesondere in dem engen wilden Defilé des Dragoman-Passes, durch welchen sich die Bahn in tiefen Einschnitten hindurchwindet, um den Scheitelpunkt dieses Passüberganges in einer Höhe von 726 Meter über dem Meere zu erreichen. Hier befindet sich die Station Dragoman. Es folgt die Station Slivnitza, worauf Sofia erreicht wird.

Mit Ausnahme der nächsten 25 Kilometer besitzt die Linie Sofia - Bellovo durchweg den Charakter einer Gebirgsbahn. Die vorhandenen Wasserscheiden und Uebergänge werden mit der zulässigen Maximalsteigung von 25⁰/₀₀ überwunden, wobei es nicht an bemerkenswerthen Kunstbauten fehlt. Die Stationen der Thalstrecke sind Kasitschani und Novihan. Von hier ab beginnt die Bahn sich mit Benützung einer engen tiefen Schlucht, welche auf einem ansehnlichen Viaducte überschritten wird, im Gebirge zu entwickeln.

---

[1]) Vgl. „Schweizer Bauzeitung" 1. Sem. 1888: Les Chemins de fer bulgares.

*Hartwich*, Die rumel. Eisenbahnen in „Deutsche Bauzeitung" von 1875.

*Jüttner*, Die oriental. Eisenbahnen im Arch. f. Eisenbahnwesen. 1882.

Die während des Drucks im Archiv für Eisenbahnwesen 1894 S. 427 f. erschienene Arbeit: „Bulgarische Eisenbahnen von Regierungs- und Baurath *Schürmann*" konnte nicht mehr verwerthet werden.

In einer Entfernung von 39 Kilometer von Sofia wird die Station Vakarell in einer Meereshöhe von 825 Meter erreicht. Es ist dieses der höchste Punkt der ganzen Linie Wien-Konstantinopel. Nun senkt sich die Bahn mit dem Maximialgefälle von 25⁰/₀₀ in den Thalkessel von Ichtiman hinab, wobei die ehemalige ostrumelische Grenze durchkreuzt wird. Auf eine Entfernung von 18 km hat die Bahn hier eine Niveaudifferenz von 195 m zu überwinden, da die nächste Station Ichtiman nur eine Meereshöhe von 630 m hat. Es folgt nunmehr der zweite Theil der Gebirgsstrecke bis zur Station Kababli ansteigend, dann abermals mit 25⁰/₀₀ fallend, bis zur Station Banja, wo das Thal der Maritza erreicht wird. Obwohl die Bahn von hier ab auf der Thalsohle läuft, verliert die Strecke angesichts der mächtigen, durchwegs bewaldeten Gebirgsmassen, welche die Maritza bis Bellovo einengen, nichts von dem Typus einer Gebirgsbahn.

Hier endlich öffnet sich das langgestreckte, in der Folge ansehnlich breite Maritza-Thal, in welchem zunächst die Station Ssaranovo (Sarambey) und hierauf Tatar-Basardschik erreicht wird. Weiter hält die Bahn an den südlichen Bahnhöfen des Thales und gelangt nach Philipoppel, dessen Station auf 2 km entfernt ist. Die nächsten Stationen — Katunitza, Sadowo, Papasly, Yeni-Mahale, Kajadjik — sind ohne Belang, jedoch als Verladestellen für ostrumelisches Getreide bemerkenswerth. Das Holz aus den Forsten um Bellovo wird zum Theil auf der Maritza geflösst, jedoch nur dann, wenn der Wasserstand des Flusses es zulässt. In der Folge verengt sich das Thal. Die nächste Station Tirnovo-Seimen ist wichtig als Ausgangspunkt der Bahn nach Jambol-Burgas. Nun nimmt die Bahn eine südöstliche Richtung ein, läuft zwischen den ansehnlich hohen Ufern der Maritza, beziehungsweise den dieselbe begleitenden, zum Flusse steil abfallenden Höhen und gelangt über die Stationen Hermanli und die Ebibdsche zur türkischen Grenzstation Mustafa-Pascha.

## 2. Tirnova-Seimen-Jambol-Burgas (215,5 km).

Dicht hinter der Station Tirnovo-Seimen überschreitet die Bahn auf einer Brücke mit 11 Oeffnungen von je 36 m Spannweite die Maritza, folgt sodann bis Sliven-(Slivno)-Kermenly (83 km) dem Thale des Ssazlü-Dere, welches innerhalb der ersten 12 km der Tracierung

der Linie einige kleine Schwierigkeiten bot, sich aber später zu einer weiten, fruchtbaren Ebene öffnet, die sich bis an den Fuss des Balkans, an welchem Jambol (bei 105,5 km) liegt, erstreckt. Von hier nimmt die Bahn eine östliche Richtung, überschreitet die Tundscha hinter der Station Jambol und läuft über eine durchweg leichte Trace bis nach Burgas am Schwarzen Meere.

### 3. **Rustschuk-Varna** (224,8 km).

Die Bahn läuft von Rustschuk ab zwischen Feldern über die Stationen Watovo und Ssindschere-Kujundschuk nach Rasgrad am Weissen-Lom, einem Orte von vorwiegend militärischer Bedeutung. Demnächst folgen die Stationen Ischiklar und Scheitanschik und hierauf Kaspitschan, von wo eine 24 km lange Flügelbahn nach Schumla geht. Im weiteren Verlaufe durchzieht die Bahn meist nur öde Gegenden. Sie folgt dem Provadi-Flusse, welcher Anfangs von niedrigen Höhen, in der Folge von Sümpfen mit ausgedehnten Schildwäldern begleitet wird. Hier befindet sich die Station Provadja. Die Endstrecke der Bahn läuft längs des Dewno-Sees bis Varna.

## C. Die serbischen Bahnen[1]).

### I. **Belgrad-Nisch-bulgarische Grenze** (337 km) und Belgrad-Save-Brücke-ungarische Grenze (5 km).

Diese Linie zieht vorerst längs der Save und lenkt hierauf in das Toptschider-Thal ein, in welchem bei der Station Ralja die Wasserscheide zwischen der Save und der Morava erreicht wird. Die vorausgehenden Stationen sind: Toptschider (5,510 km), Resnik (8.963 km), wo die Bahn den Veliki-Potok auf einer 15 Meter hohen, 120 Meter langen Fachwerkbrücke überschreitet, und sich dann über leichtgewelltes Hügelland in grosser Kurve der am Südfusse des burggekrönten Avala liegenden Station Ripanj (7.140 km) nähert, um hierauf kurz vor der Station Kolja (13.465 km) die Save-Morava-Wasserscheide mittels dreier Tunnels zu überschreiten,

1) Oesterreich. Eisenb.-Zeitung 1884;
Wochenschrift des österr. Ingen.- und Arch.-Vereins, S. 352. 1885.
„Zeitung des Vereins deutscher Eisenb.-Verw." 1888.

deren längster 1600 Meter misst. Es folgen nun die Stationen Vlaschkopolje, Megüludje und Kussadak (14.425 km) in welch letztere von den westlichen Bezirksstädten kommende Strasse münden. Buchenhaine und grasreiche Triften durchschneidend, führt die Linie hierauf nach der etwa 10000 Seelen zählenden Stadt Palanka und, die Jassenitza auf einem Viaducte kreuzend, nach Velikaplana (11,795 km) dem Gabelpunkte der vom Donauhafen Semendrevo ausgehenden, 45 km langen Bahn. Weiter folgt die Bahn dem Thale der Morava stromaufwärts, jedoch in einiger Entfernung von dem Flusse, und gelangt nach Lapovo, der Station, von der die 29 km lange Flügelbahn nach Kraguevatz abzweigt. Ueber die nahen Stationen Bagrdan (10.700 km) und Jagodina (14.915 km) geht es zur grossen Moravabrücke, die 320 m lang leicht und einfach konstruiert, und einige Jahre nach der Eröffnung zerstört wurde. Die erste Station auf dem rechten Flussufer ist Tschuprija (13.135 km) mit den Resten einer alten Römerbrücke. Nachdem die Zrnitza auf einer kleinen Brücke überschritten ist, durchzieht die Bahn ein mit Kulturen und Wald bedecktes Hochplateau bis zur Station Stolatz durch den gleichnamigen, von steilen Granitfelsen gebildeten Engpass, um durch einen 224 m langen Tunnel bei der Station Günis auf das linke Ufer der bulgarischen Morava überzutreten, auf dem sie nun, an den Hängen des Jastrebatz laufend, bis kurz vor Nisch bleibt. Auf die unbedeutende Station Korman folgt die Station Alexinatz. Bei der nächsten Station Grejatsch setzt die Bahn auf das rechte Moravaufer über und durchschneidet die letzte Strecke bis Nisch auf der schwach undulierten Fläche, welche gegen Westen und Süden von den scharf profilierten Höhen der Sveti-Nicola und der Suva-Planina malerisch abgeschlossen wird.

Von Nisch ab wendet sich der Schienenweg nach Osten und läuft vorerst an der Station Banja vorüber in dem offenen Thale der Nischava, um hierauf in das wild-romantische Defilé dieses Flusses einzutreten. Dieser Theil der Bahn, welcher von den mehrere hundert Meter hohen Felswänden des schluchtartigen Thales in ihrer Entwickelung sehr gehemmt war, erforderte eine Reihe ansehnlicher Kunstbauten. Dazu gehören viele Aufmauerungen und Uferschutzbauten, sowie fünf Tunnels, von denen der längste allerdings nicht länger als 230 m ist. Diese Gebirgsstrecke, welche

zwischen den Stationen Sitschevo und Zrvena-Reka liegt, ist ungefähr 20 km lang. Unfern von Topolnitza erreicht die Bahn wieder die Ebene der Nischava, gelangt zunächst nach Ak-Palanka, tritt vor der Station Stanitschene auf das rechte Ufer des Flüsschens, welches sie jedoch in der Folge — bis Pirot — mehrmals überschreitet. Nun nimmt die Bahn eine südöstliche Richtung, in der sie dem Bergzuge am linken Ufer der Nischava Ebene folgt und zuletzt die serbisch-bulgarische Grenzstation Tzaribrod erreicht.

**2. Nisch-Vranja** (118 km).

Anfangs durchschneidet diese Bahnlinie die Thalebene von Nisch, tritt aber bald in das Thal der Morava ein, welche hinter der Station Belotinzi überschritten wird. Es folgt das Defilé „Kurvingrad" und weiter eine ziemlich enge Thalstrecke, welche über die Stationen Brestowatz und Petschenjewtze bis Leskowatz reicht. — Hier erweitert sich das Thal beckenartig, um sich aber bald wieder, und zwar in einer Länge von über 20 km zwischen den Stationen Gredelitza und Djeb schluchtartig zu verengen. Weiter folgen einige Tunnels, dann die Stationen Vladitschin-Han und Priboi, worauf Vranja und dann die serbische Grenzstation Ristovatz erreicht wird.

**3. Velika Plana-Semendria** (45 km).

Diese Flügelbahn stellt eine direkte Verbindung zwischen der Donau und dem Thale der Morava her.

**4. Lapovo-Kraguevatz** (29 km) Militärbahn.

Diese Flügelbahn verbindet die durch ihre Waffenfabriken wichtige alte historische Hauptstadt von Serbien mit der Hauptbahn.

**5.** Eine Montanbahn von 21.9 km verbindet die Kohlengruben bei Senski-Rudnik an der Station Tschuprija mit der Hauptbahn.

## D. Die griechischen Eisenbahnen [1]).

Nachdem in Griechenland die erste, nur 10 km lange Bahnlinie Piräus-Athen im Jahre 1869 dem Verkehr übergeben war,

[1]) „Οἰκονομικὴ Επιθεώρησις" 1888—89;
„Schweizer Bauzeitung" 2. Sem. 1889;
„Herapaths-Railway-Journal", Juli 1889.

bedurfte es voller dreizehn Jahre, bis die griechische Regierung daran ging, dem Lande die heutigen Schienenwege zukommen zu lassen. Dank dem thatkräftigen Eingreifen des Ministeriums Trikupis, welches in der Person seines Namensträgers über allen Parteihader hinweg die fantastischen Schwärmereien eines fanatischen Volkes sich zu eigen machte und deren Befriedigung energisch anstrebte, wurde im Jahre 1882 um so energischer und rascher eine Anzahl grösserer Linien hergestellt und in Betrieb gesetzt. So erhielt Griechenland in verhältnissmässig kurzer Zeit — einschliesslich der Unterbrechung, welche die kriegerische Bewegung im Jahre 1885 unter dem Ministerium Delyanis zur Folge hatte — ein sehr ausgedehntes Eisenbahnnetz, welches im Jahre 1893 1216 km umfasste. Griechenland besitzt also derzeit nächst der Türkei das entwickeltste Eisenbahnnetz auf der Balkanhalbinsel; damit im Zusammenhang gerieth es in die grösste Finanznoth. Das Netz gliedert sich in die nachfolgenden Linien:

### 1. Piräus-Athen (8.6 km).

Von der direkt tracierten Bahn zweigt sich etwa 2.5 km vor dem Endpunkte Piräus westlich eine Linie nach der Bucht von Phaleron ab, welche Abzweigung sich kurz vor der Endstation wieder an die Hauptbahn anschliesst. Die Transportbahn ist eingeleisig ausgeführt, sie folgt dem Terrain, das gar keine Schwierigkeiten bietet, enthält nächst dem Bahnhofe Athen nur einen kleinen Einschnitt und an Kunstbauten einige kleine Brücken.

### 2. Athen-Laurion und Athen-Kephissia [Amarusi] (76 km).

Die Linie Athen-Laurion dient vorwiegend der Verfrachtung der in den laurischen Gruben gewonnenen silberhaltigen Bleierze, zu welchen noch ausserdem Silber und Galmei kommen. Die Linie geht vom sogenannten Peloponnes-Bahnhof, im Norden von Athen, ab, wendet sich über die Stationen Herakli (hier Abzweigung nach Kephissia) und Chalandri im grossen Bogen um die Stadt, beziehungsweise um den Hymettos, an dessen Ostseite die Stationen Jeraka, Liopesi und Koropi liegen. Nachdem die Bahn bis zur Station Keratia die mittelattische Ebene (Mesogia) durchzogen hat, überschreitet sie bei der Station Daskalio das laurische Erzgebirge, bei Station Therikos das Meer und erreicht kurz hierauf die End-

station Laurion. Bei der Station Herakli (8,2 km ab Athen) zweigt sich eine kurze Flügelbahn (6,4) nach Kephissia ab.

### 3. (Piräus) Athen-Korinth-Patras (230 km).

Diese Linie geht vom Peloponnes-Bahnhof in Athen ab, und hat ihre eigene Verbindung mit dem Piräus, woselbst sich auch ein besonderer Bahnhof befindet. Von Athen ab durchschneidet die Bahn zuförderst in nördlicher Richtung die Kephissos-Ebene, wendet sich alsdann um das Koridalos - Gebirge herum, wobei sie zuerst eine westliche, dann eine südwestliche Richtung nimmt und über die Station Kalyvria zunächst nach Levsina — dem alten Eleusis — gelangt. Sie bleibt nun eine Strecke weit in der Nähe des Meeres und biegt hierauf in die Ebene von Megara ein. Nach Berührung der gleichnamigen Station nähert sich die Bahn der Küste, welche sie bei dem sogenannten „Bösen Steig“ — den „Skyronschen Felsen“ des Alterthums — erreicht. Auf dieser Strecke ergaben sich für die Anlage der Bahn erhebliche Schwierigkeiten. Der Schienenweg musste förmlich in die Felsabhänge gesprengt werden. Bei Kalamaki erreicht die Bahn den Isthmus von Korinth, den sie — an dem infolge des Kanalbaues entstandenen Orte Istmia vorbeiziehend und eine Strecke weit parallel mit dem Kanal (auf dessen Nordseite) laufend, durchschneidet. In der Nähe der gleichfalls erst während des Kanalbaues entstandenen neuen Stadt Posidonia überschreitet die Bahn im rechten Winkel den Kanal und gelangt nach Neu-Korinth, dem Abzweigungspunkte der Linie Korinth-Nauplia.

Von Korinth aus wird zuvörderst die reichbestellte Korinthische Ebene bis zur Station Bello durchschnitten. Nun folgen einige unbedeutende Stationen — Kioto, Deminio, Melissi — worauf die Küstenebene sich bedeutend verengert, und zwar besonders hinter den Stationen Hylokastron und Kamari. Ueber Lykoporia, Stompi und Drewenion wird die Station Akrata erreicht. Weiter geht es über die Stationen Platona und Trapeza hart am Meere. Dann treten die Berge wieder zurück, und es öffnet sich zwischen den Stationen Diakophto, Risomylo und Temene eine schmale, mit Korinthenfeldern bedeckte Küstenebene. Erst bei Aegion (Vostitza) wird die erste grössere Station der ganzen Linie berührt. Der Schienenweg zieht hart am Hafen hin. Das von hier ab durch-

schnittene Land ist sehr fruchtbar. Nun lenkt die Bahn allmählig in das Nordende des Peloponnes ein, zieht an den sogenannten „Kleinen Dardanellen“ (Strasse von Lepanto) vorüber und erreicht Patras.

Patras ist nächst Syra und dem Piräus, die bedeutendste Seehandelsstadt des hellenischen Königreiches. Ihre Einwohnerzahl beträgt derzeit 36 000. Von Patras hat die längs der Küste von Elis nach Katakolo verlaufende Bahn eine Länge von 113 km.

### 4. **Korinth-Nauplia** (65 km).

Vom Bahnhofe von Neukorinth wendet sich diese Linie sofort nach Süden, indem sie über die Station Examilia und Athikia das Thal von Chiliomodion durchzieht. Unweit der Station Chiliomodion nimmt die Bahn eine westliche Richtung und tritt über die Station Hagios Basilios in das enge Thal von Nemea ein. Alsbald öffnet sich der Ausblick auf die Ebene von Argos und den Golf von Nauplia.

**5.** Die nur 10 Kilometer lange Strecke **Argos-Myli-(Mylus)** bildete bis zum Jahre 1891 eine unbedeutende Zweigbahn der Linie Korinth-Nauplia; seit dem Bau der grossen unten zu beschreibenden Linie Myli-Tripolis-(Tripolitza-)Kalamata ist sie an die grosse die Mitte des Peloponnesos durchziehende Linie angeschlossen.

### 6. **Patras-Pyrgos** (100 km).

Patras-Pyrgos mit den Abzweigungen nach Kyllene (10 km), Lintzi (10 km) und Olympia (27 km) ist als eine Verlängerung der grossen pelonnesischen Bahn Athen-Patras anzusehen. Die Bahn hatte keine Terrainschwierigkeiten zu überwinden und durchzieht den Peloponnes in der fruchtbarsten Gegend, wo der Weinbau eine intensive Kultur ermöglicht.

### 7. **Katakolo-Pyrgos** (13 km).

Kurze Flügelbahn, welche von dem wichtigen, von vielen Dampfern angelaufenen Küstenplatze Katakolo (gegenüber von Zante) in der Richtung von Olympia nach Pyrgos geht.

### 8. **Myli-[Mylus]-Kalamata** (180 km.)

Von Myli ausgehend, wo sie sich an das peloponnesische Bahnnetz anschliesst, durchschneidet diese Bahn den ganzen Peloponnes

über die Hochebene von Arkadien bei Tripolis und Diavolitzi. Die Endstrecke Kalamata-Diavolitzi (44 km und Myli-Tripolis (59 km) sind schon vor zwei Jahren gebaut worden, während die dazwischen liegende Strecke Tripolis-Diavolitzi (77 m), welche die grössten Schwierigkeiten darbietet, noch im Bau sich befindet. Es ist dies die schwierigste Bahn im Griechenland.

**9.** Die vom Staate gebaute Linie **Missolonghi-Agrinion** (44 km) wie auch

**10.** die von der Betriebsgesellschaft der letzteren bis zum Hafen **Krionery** (16 km) verlängerte Strecke, sind als Theilstrecken von einer zukünftigen Bahn Arta-Missolonghi Krionery anzusehen.

**11. Volo-Velestino-Larissa** (57 km).

Seit Eröffnung dieser Bahn hat das vorher wenig ansehnliche Volo im pagasäischen Golfe einen bemerkenswerthen Aufschwung genommen und spielt schon jetzt eine gewisse Rolle als Exporthafen für Thessalien. Die Linie hat nur eine Zwischen-Station Velestino. Hier geht die für Volo noch wichtigere Linie

**12. Velestino-Kalabaka** (146 km)

ab, welche über Phersala und Trikala läuft und die wegen ihrer Fruchtbarkeit schon von Alters berühmte thessalische Ebene durchzieht.

Bei der Herstellung dieser Eisenbahn hatte die Bauleitung grosse Hindernisse zu überwinden. Um dem ausgesprochenen Grundsatz: billig zu bauen, treu zu bleiben, musste man die sonst nothwendigen Kunstarbeiten durch alle möglichen Krümmungen zu verringern. Das von der Bahn durchlaufene Land ist zwar meistentheils eine Ebene, bot aber im Allgemeinen beträchtliche Terrainschwierigkeiten, weil der Boden sumpfig und von vielen kleinen, reissenden Flüssen und Gebirgsbächen durchquert ist.

**13. Piräus-Athen-Larissa** (348 km) mit einer Zweigbahn nach Chalkis (20 km) und Lamia (20 km) ist die wichtigste Bahn Griechenlands. Sie wird nach den technischen Bestimmungen der normalspurigen Eisenbahnen Europa's gebaut und ist bis an die

türkische Grenze zu verlängern, wo sie sich an die Bahn von Salonichi-Monastir anschliessen soll. Es ist die einzige Bahn, welche Griechenland in einen direkten Eisenbahnverkehr mit Europa bringen soll. 200 km der Linie waren schon Ende 1892 theilweise vollendet; seitdem aber hörten die Arbeiten auf. Die grössten Schwierigkeiten bietet die noch nicht vollendete Strecke von Bralo bis Pentamylos, wo noch mehrere Kunstbauten durchzuführen sind und ein Tunnel über 2000 Meter durchzubrechen ist.

**14. Diakophto-Kalavrita** (23 km) ist eine Zahnradbahn mit einer Spurweite von 0,75 m. Die eigentliche Zahnradbahn hat ein Länge von 3,5 km, während die übrigen 19,5 km eine Reibungsbahn bilden. Die grösste Steigung beträgt für die Reibungsbahn 3,5 %, für die Zahnradbahn 14,5 %. Die schärfsten Krümmungen belaufen sich auf 30 m im Halbmesser.

**E.** Die Eisenbahnen der von der österreichisch-ungarischen Monarchie occupierten Provinzen **Bosnien und Herzegovina** [1]) umfassen derzeit 687 km. [2])

### 1. Die Militärbahn Doberlin-Banjaluka.

Die normalspurige 105 km lange Bahn zieht von Doberlin bis Omarska längs des Savathales und überschreitet von dort nach Banjaluka zu die Wasserscheide zwischen dem Sava- und Vrbatzgebiete; bei diesem Uebergang mit einem relativen Höhenunterschiede von 140 m kommt die Maximalsteigung von 20 $^0/_{00}$ auf einer längeren Strecke vor; der Minimalradius beträgt 300 m.

### 2. Die k. u. k. Bosnabahn (Bosnisch-Brod-Zenitza)

nimmt ihren Ausgangspunkt in Bosnisch Brod (Meereshöhe: 90,5 m) und ist durch eine 3,0 km lange normalspurige Verbindungslinie, welche die Save auf einer 484,58 m langen Eisenbahnbrücke überschreitet, mit Slavonisch-Brod, einer Station der kgl. ungarischen Staatsbahnlinie Belja-Brod verbunden. Sie zieht in südlicher Richtung

---

1) *Fr. Pfeuffer*, Ueber den Bau und Betrieb der bosn.-herz. Eisenbahnen, in der Zeitung des österr. Ingen. und Arch.-Vereins Nr. 22. 1892.

2) Ohne die vor Kurzem vollendete Zweigbahn Laschwa Janijtzi-Travnik.

längs der Save flussaufwärts bis zur Station Siekovatz (4.6 km), welche mit der Schiffsländestelle an der Save durch ein Geleise verbunden ist, verlässt alsbald das Inondationsgebiet der Save und erreicht den Ukrinafluss. Weiter führt die Bahn an den zu Rutschungen geneigten Lehnen des Hügellandes bis zur Wasserscheide zwischen dem Save- und Bosnagebiet und erreicht in der Station Han-Maritza (49 km) den höchsten Punkt mit 271 m Meereshöhe. Auf der Südseite des Gebirges windet sich die Bahn in ähnlicher Weise mit 13.6 ‰ Gefälle in das Velitschkathal bis zu einer Meereshöhe von 126.9 m herab, gelangt bei km 65 in das Bosnathal und begleitet fortan den Hauptfluss in Steigungen von 3—8 ‰ an der Berglehne 6—8 m über dessen Wasserspiegel. Vor dem Eintritte in den fruchtbaren Thalkessel von Zenitza geht die Bahn zum viertenmale mittelst einer 100 m langen Eisenbrücke über die Bosna und erreicht endlich mit einer Steigung von 11‰ bei km. 186,6 und in einer Meereshöhe von 324,3 m Zenitza, eine in anmuthiger Umgebung gelegene Stadt mit nunmehr schon bemerkenswerther Industrie, einer Papierfabrik, einem Braunkohlenwerke und einer Landesstrafanstalt. [1])

## 3. Bosnisch-Herzegovinische Staatsbahn Zenitza-Sarajewo.

Von Zenitza ausgehend, setzt die Bahn zunächst über den diese Stadt durchziehenden Bosnanskabach und zieht in ihrem weiteren Verlaufe am linken Ufer der Bosna durch wohlbekannte Fluren in einer Steigung von 8‰ bis zur Station Janijitzi, überschreitet die Lasva, einen Seitenfluss der Bosna, mit einer 80 m weiten Eisenbahnbrücke und geht sodann durch einen Tunnel von 38.2 m Länge nach Kakanj-Doboj, um bald nachher auf einer 160 m langen Eisenbrücke zum letztenmale den Hauptfluss zu überschreiten und bis zur Sarajevoer Hochebene am rechten Ufer derselben zu bleiben. In zahlreichen Windungen gelangt die Bahn in stetiger Steigung von 8‰ nach dem durch seine Lederindustrie bekannten Visoko, weiter nach Ueberschreitung der Stabnja zur Station Vogostscha, der Abzweigstelle der Montanbahn nach Tschevljanovitsch, überschreitet die Vogostscha auf einer 20 m weiten Eisenbrücke und kommt dann in die Hochebene und endlich im km 268.24 an ihr Ziel Sarajevo.

---

[1]) *Lanin*, Bosnia and Herzegovina in „Contemporari Review“ März 1894.

### 4. Die bosnisch-herzegovinischer Staatsbahn Doboj-Siminhan.

Diese Linie zweigt von der Station Doboj der Bosnabahn ab, durchquert die Thalebene der Bosna und überschreitet die letztere mittelst einer 60 m langen Eisenbrücke. Nach Ueberschreitung des Spretschaflusses (bei km 34) zieht sie am rechten Ufer des Flusses an der Wasser- und Kohlenstation Duboschnitza (km 39) vorüber nach der Station Puratzitz (km 44,5). Die Bahn verlässt hier das Spretschathal und folgt nun dem Nebenflüsschen Jala am rechten Ufer bis Tuzla. Es folgen die Ausweichestelle Bistratz (km 51.2) die Abzweigung zum Tuzlaer Ringofen (km 58,9) und endlich bei km 59.8 die Ausweichestelle für das ärarische Kohlenwerk Kreka. Bald darauf erreicht die Bahn das Weichbild der in einem Thalkessel liegenden Kreisstadt Dolnja-Tuzla. Durch Einschnitte und auf langen Dämmen gelangt endlich die Bahn mit einer Steigung von 8—10⁰/₀₀ bei km 66.7 an ihre Endstation die Saline Siminhan, welche von der Landesregierung in den Jahren 1884/85 zur Ausnützung der 4 km weiter nordwärts vorhandenen Soolquellen von Gornja Tuzla erbaut wurde, die mittelst Dampfpumpen gehoben, durch eine 4 km lange Gussrohrleitung nach Siminhan gebracht und dort verarbeitet werden.

### 5. Die bosnisch-herzegovinische Staatsbahn Metkovitz-Sarajevo.

Von der Station Metkovitsch durchzieht die Bahn an der Lehne eines Hügels vorerst fruchtbares, ebenes Terrain, überschreitet bei km 1,33 die dalmatisch-herzegovinische Landesgrenze und erreicht den Gabellatunnel. Weiter überschreitet die Bahn mittelst einer 50 m weiten Eisenbahnbrücke den Trebeshat und erreicht bei km 9,4 die Station Tzapljian, den Hauptversandort der herzegovinischen Tabakkultur. Nach Passierung der Haltestelle Dretelj (km 11,8) fährt die Bahn in eine Thalenge ein. Bald überschreitet die Bahn in bedeutender Höhe den Jassenitzafluss und tritt in das durch seine archäologischen Funde interessante Bischtsche-Polje. Durch das kaum 200 m breite Felsenthor der tiefeingeschnittenen Narenta, das einzige, welches das Innere des Landes mit dem Meere verbindet, erreicht die Bahn Mostar (43,2 km). Von hier zieht die Bahn durch Wein- und Obstgärten am Rande einer freundlichen Thalweitung dahin, aus welcher sich mit steilen Wänden der Velje erhebt, dessen bei Mostar gelegener Gipfel 1800 m über das Thal

ragt. Hinter der Station Vojno verengt sich das Thal, und die Bahn tritt in das bei der Station Raschkagora beginnende, ungefähr 30 km lange „Grosse Narenta-Defilé“ ein. Durch einen tiefen Felseinschnitt gelangt die Bahn in scharfem Bogen zur Dreshanika, welchen Nebenfluss sie mit einer 55 m breiten Eisenkonstruktion überschreitet, und erreicht bald darauf die Station Dreshanika. Noch weiter verengt sich das Thal bei der Station Grabovitza. Bald nachher überschreitet die Bahn mittelst einer 30 m weiten Eisenkonstruktion am rechten Ufer der Narenta die tiefgrüne Quelle Tzrna-Voda, welche am Fusse einer 300 m hohen Felswand entspringt. Hier überschreitet die Bahn auf einer 60 m weiten Eisenbrücke die Narenta und tritt dann in einen fast 3 km langen, wildromantischen Engpass, dessen Felswände bis zu der 600 m senkrecht in der Höhe liegenden Strasse fast ganz aus dem Felsen gesprengt werden musste. Hier hebt sich der Hochwasserspiegel der Narenta nicht selten bis zu 15 m über jenen des Niederwassers. Gegenüber der Bahn entspringt mitten aus der Felswand der rechten Thalseite, hoch über dem Flusse, von der Strasse mittelst zweier Steinbogen überbrückt, die mächtige Komadina-(Praporatz-)Quelle und stürzt als imposanter Wasserfall zu Thal. Bald darauf tritt die Bahn durch den Glogosnitza-Tunnel in den offenen Thalkessel von Jablanitza und überschreitet in einem Bogen von 80 m Radius mittelst eines 5 Wölbungen von je 10 m Weite enthaltenden, steinernen Viaductes das Glogosnitza-Thal. Weiter durchläuft die Bahn wieder einen Tunnel, überschreitet unmittelbar darauf in einer Höhe von 40 m auf einer 75 m weiten Eisenbrücke die Narenta und gelangt zur Station Jablanitza, die inmitten einer herrlichen Alpenidylle liegt. Auf einer 40 m breiten Eisenbrücke überschreitet die Bahn die tiefe Schlucht der Doljanka, tritt hierauf in einer neuerlichen Thalenge nahe an das rechte Ufer der Narenta und gelangt endlich nach der Ueberschreitung des Ramaflusses ganz nahe an der Mündung des gleichnamigen Thales zur Station Rama. Die Felswände treten nun weiter zurück, und die Bahn erreicht, den Windungen der Narente folgend, den Tostschantzabach, sowie die Narevitscha, und endlich die Station Ostroshatz, welche bis 10. November 1889 den nördlichen Endpunkt der Bahn bildete.

Die Bahn durchzieht, nunmehr von Ostroshatz ausgehend, das Narentathal bis zur Haltestelle Lisitschitz und gelangt weiter

zur Maschinenwechselstation Konjitza. Nicht lange darauf verlässt die Bahn das Narentathal und biegt in jenes der Treshanitza ein, um nach Zurücklegung der ersten 882 m langen, mit einer Steigung von 30 $^0/_{00}$ versehenen Zahnstangenstrecke die Station Podorohshatz zu erreichen. Hier beginnt der sogenannte Ivanstieg mit einer 10.807 km langen Zahnstangenstrecke, deren stetige, nur durch die Stationen unterbrochene Steigung 60 $^0/_{00}$ beträgt. Kurz nach der Station verlässt die Bahn auch dieses Thal und fährt mittelst ihrer ersten grossen Schleife durch einen 163 m langen Tunnel, dann auf mehreren hohen Dämmen mit grösseren gewölbten Objekten und Steinsätzen durch das Pravosnitzathal. Durch einen 151 m langen Tunnel am oberen Ende der Schleife kehrt die Bahn wieder auf die Lehne des eigentlichen Tresanitzathales zurück und erreicht die hoch über der Thalsohle gelegene Station Brdjani. Durch Felseinschnitte und über tief eingerissene Schluchten führend, passiert die Bahn sodann den dritten Tunnel von 128 m Länge, gleich darauf den vierten von 112 m Länge und überschreitet auf einer elegant konstruierten 55 m breiten Eisenbrücke die wilde, 57 m tiefe Lukaschlucht. Durch einen fünften Tunnel von 193 m Länge erreicht die Bahn, immer hoch über der Thalsohle durch steile Felsabschnitte und über hohe Stützmauern führend, die Ortschaft Sunje, dann, den letzten der kleineren Tunnels mit 103 m Länge durchziehend, auf einem mächtigen 26 m hohen Steinsatz bei den Wasserfällen von Unter-Bradina endlich die scharf ansteigende Thalsohle. Die Bahn fährt nun wieder durch ein enges Thal bis zur Station Bradina, wendet sich nach rechts zum oberen Laufe der Treschnitza, durchzieht das Thal mit ihrer zweiten grossen Schleife, an deren oberen Ende endlich der breite Ivanbrücken — die Wasserscheide zwischen der Adria und dem Schwarzen Meere — erscheint und die Zahnstangenstrecke vorläufig ihr Ende erreicht. Der Ivan wird mittelst eines 648 m langen, zum grössten Theile geraden, nach beiden Seiten nur mit 3 $^0/_{00}$ abfallenden Tunnels durchfahren. Unmittelbar ausserhalb der Station Ivan, senkt sich die Bahn wieder mit Hilfe der Zahnstange in einem Gefälle von 60 $^0/_{00}$, indem sie an den Lehnen des Kortzabaches über tiefe Schluchten mit hohen Dämmen und langen offenen Objekten bis zur Station Rasteljitza am Fusse der eigentlichen Ivanwasserscheide geht, woselbst die im ganzen 15.141 km lange Zahnstangenstrecke des

eigentliche Ivanüberganges endet. Von Rasteljitza bis zur Station Tatschin ist die Bahn als reine Adhäsionsbahn ausgeführt. Von der Station Tatschin beginnt die Bahn wieder zu steigen, um mit neuerlicher Benützung der Zahnstange die zweite kleinere Wasserscheide zwischen Tatschin und Pasaritsch zu überschreiten. Von Pasaritsch bis Sarajevo zieht die Bahn wieder als blosse Adhässionsbahn im steten Gefälle am linken Ufer des Zujevinabaches hin, und durchzieht dann das malerische Defilé von Zovik, das sich in der Nähe der Station Hadschitzi wieder zu einem breiten Thale erweitert. Nunmehr bleibt die Bahn ziemlich in der Ebene und erreicht endlich bei der 45 m weiten Bosnabrücke ihren tiefsten Punkt in 498 m Meereshöhe. Von da ab steigt die Bahn wieder und erreicht zuletzt neben Geleisen der k. u. k. Bosnabahn dahinziehend, die Landeshauptstadt Sarajevo.

## 6. Die Montanbahn Vogoschtscha-Tschevljanovitsch.

Schon im Jahre 1884 erfolgte durch die Direktion der Bosnabahn der Bau einer der Gewerkschaft „Bosnia“ gehörigen 20.5 km langen, von der Station Vogoschtscha bei km 253.3 und in einer Meereshöhe von 471.1 m abzweigenden und durch das enge Ljubtznjathal nach Tschevljanovitsch (Meereshöhe 733.8 m) führenden Schleppbahn von 76 cm Spurweite, welche dem Transport der dortselbst gewonnenen Manganerze dient.

## 7. Die Usorathalbahn.

Als letzte Seitenlinie der k. u. k. Bosnabahn wäre endlich noch die 40.3 km lange Schleppbahn zu erwähnen, welche bei Doboj abzweigend, bis über Testitz das Usorathal flussaufwärts zieht und zum Zwecke der Verbringung des Holzes von der Firma Morpurgo & Parente erbaut wurde.

## III. Beschreibung der Baueinrichtungen[1]).

Die Orientbahnen sind insgesammt, einschliesslich der Militärbahn Bosniens (Doberlin-Banjaluka), auch bezüglich des Unterbaues und der Kunstbauten, eingeleisig und normaler Spurweite. Die letztere beträgt für die türkischen Bahnen 1,44 m, für die bulgarischen und serbischen 1.436 m. Die normale Planie des Erdbaues beträgt 5 m, die des enteigneten Bodens aber ist für zwei Geleise bestimmt.

Der Oberbau dieser Linien besteht durchweg aus Vignolschienen. Die Schienen sind auf den in Kiesbettung liegenden Holzschwellen mittelst Hackennägeln befestigt. Auf einigen Strecken der türkischen Bahnen sind eiserne Vautherim—Querschwellen in Anwendung gebracht. Der Preis einer solchen Schwelle beläuft sich, wie der Preis einer imprägnirten Holzschwelle auf 4 Francs. Auf den serbischen und bulgarischen Linien sind nur Holzschwellen im Gebrauch, welche eine Dauer von 8 bis 10 Jahren haben. Auf den orientalischen Bahnen liegen die Schwellen 98 cm, und nur an den schwebenden Stössen 66 cm von Mitte zu Mitte entfernt. Auf den serbischen und bulgarischen Bahnen aber ist das Maximum der Schwellenentfernung auf 75 cm berechnet. Der grössere Theil der türkischen Bahnen ist mit Stahlschienen, der andere mit Eisenschienen ausgestattet. Das laufende Meter der Stahlschienen wiegt 25, das der Eisenschienen 34 Kilogramm. Die Länge der normalen Stahlschienen ist 7.63 m und die der Ausgleichschienen 7.45 m, bei den Eisenschienen ist die Länge der normalen 6.54 m und die der Ausgleichschienen 6.40 m; ein kleiner Theil hat 5.45 m Länge. Die Schienen der bulgarischen Bahnen haben eine Länge von 8 m und sind von dem Metalle „Bessemer's". Ihr laufendes Meter hat ein Gewicht von $32^1/_2$ Kilogramm. Die Schienen der türkischen und bulgarischen Bahnen sind englisches Produkt, die Schienen Serbiens aber sind österreichischer Herkunft. Die Brücken der serbischen und bulgarischen Bahnen, wie auch die der Anschlussbahnen, sind von Eisen oder von Stein gebaut; die orientalischen

---

[1]) *Friedrich*, Ueber den Bau und die Betriebseinrichtungen der Ottomanischen Bahnen in „Oesterr. Eisenb.-Zeit." Nr. 31, 1891;

*Hennebert et Abrami*, Notes sur la construction des chemins de fer en Thessalie, Paris 1889;

dazu auch die verschiedenen „Cahiers des charges de construction".

Bahnen aber besitzen noch eine beträchtliche Zahl von reinen oder gemischten (theils von Eisen theils von Holz) Holzbrücken. Die serbischen Tunnels sind gut gewölbt, die türkischen nicht.

Ausser den Hauptbahnhöfen in Belgrad und Konstantinopel, zeigen alle übrigen Bahnhöfe und Haltestellen der Orientbahnen die Anlage des durchgehenden Geleises an der dem Stationsgebäude gegenüberliegenden Seite des Bahnhofes.

Die Hochbauten sind bei den orientalischen[1]) Bahnen ausschliesslich in provisorischem Zustande und nur als Bedürfnissbauten ausgeführt; während die der Anschluss-, der serbischen und der bulgarischen Bahnen, wenn nicht an Luxus, so doch wenigstens an Solidität und Bequemlichkeit nichts zu wünschen übrig lassen. Auf den Orientbahnen sind die Empfangsgebäude im allgemeinen mit einem Obergeschosse versehen, das die Wohnungen der Stationsbeamten enthält. Die Empfangsgebäude der orientalischen Eisenbahnen sind aber auf den meisten Bahnhöfen mit den Güterschuppen kombiniert und das geräumige Vestibül dient in allen Fällen zugleich als Warteraum für die Reisenden.

In Griechenland und Bosnien sind, abgesehen von der Linie Piraeus-Athen in dem ersteren und der Linie Banjaluka-Doberlin in dem zweiten, die heutzutage im Betrieb stehenden Eisenbahnen schmalspurig. Bei den griechischen Bahnen ist die Spurweite von 1.00 m zum System geworden, während sie in Bosnien nur 0.76 m beträgt. Bei dem Bau der griechischen Bahnen hatte man die bescheidene Landesproduction einerseits und ihre isolierte Stellung gegenüber dem europäischen Eisenbahnnetze andererseits berücksichtigt. Das gewählte schmalspurige System entsprach den Bedingungen des Landes —; man muss eben den Mangel an Kapitalien und die grossen Terrainschwierigkeiten, welche eine normalspurige Bahn in dem durchaus gebirgigen Lande zu überwinden hatte, in Betracht ziehen.

Wenn auch schmalspurig mussten sie, um dem verhältnissmässig bedeutenden Verkehre entgegenzukommen, an Haltbarkeit, Anlagen und Betriebsmittel es doch den normalen Eisenbahnen

---

[1]) Unter dem Namen Orientalische Bahnen sind die von Baron *v. Hirsch* auf Rechnung der türkischen Regierung bis 1875 gebauten Linien, unter den Anschlussbahnen die von der Türkei in 1886—88 hergestellten Strecken: Sibevtsche-Ueskünb (Skobje) mit Vakarell-Bellovo verstanden. Vgl. I Theil.

gleichthun. Diese Aufgabe scheint bei dem Bau der thessalischen Bahnen, welche zum Vorbild dienen sollten, glücklich gelöst zu sein.

Die Planie des Erdbaues hat eine Breite von 3.70 bis 4.00 m bei einer Kronbreite von 2.50 m mit ungefähr 1 qm Ballast für das laufende Meter. Die Schienen sind aus dem Bessemerstahl. Ihre Normallänge beträgt 6.44 m, ihr Gewicht per Meter 21.25 Kilogramm. Jede 6.44 m lange Schiene liegt auf 9 Holzschwellen, d. h. die Entfernung der Holzschwellen beträgt 0.72 m von Mitte zu Mitte.

Was die Bahnhofsanlagen und Empfangsgebäude betrifft, so sind die griechischen Bahnen besser und bequemer eingerichtet, als die orientalischen. Zum Beispiel besitzt die unbedeutende Station oder Haltestelle einen bogenförmigen Vorsichtsschienenweg um eventuelle Zusammenstösse der in verschiedener Richtung laufenden Züge zu vermeiden. Alle Empfangsgebäude haben ein Obergeschoss. Selbst jede Haltestelle besitzt die unvermeidlichen Wartesäle. Nur an Bahnhöfen vierter Klasse ist das Empfangsgebäude mit dem Güterschuppen vereinigt. Auf je 2 km ist eine kleine und auf je 5 km eine grosse Wächterhütte vorhanden. Es ist aber zu bemerken, dass nicht alle griechischen Eisenbahnen diesem Vorbilde treu geblieben sind. Einige Strecken der peloponnesischen Bahnen und besonders die attische stehen in vielen Beziehungen nach. Es sei hier noch erwähnt, dass trotz der Einheit der Spurweite, die Kraft und die Zahl der Betriebsmittel lange nicht für alle Bahnnetze Griechenlands dieselben sind, welcher Umstand mit Einführung des Normalsystems, in Folge der im Bau begriffenen Linie Piraeus-Athen-Larissa von 1.436 m Spurweite, eine zukünftige rationelle Betriebseinheit der Bahnen beeinträchtigt.

Von den bosnischen und herzegovinischen Eisenbahnen hat nur die 105 km lange sogenannte Militärbahn Doberlin-Banjaluka, welche schon im Jahre 1872 nach dem Muster der übrigen türkischen Eisenbahnen gebaut wurde, eine Spurweite von 1.44 m; alle übrigen unter der österreichischen Herrschaft gebauten Eisenbahnen haben eine Spurweite von nur 0.76 m.

Seitdem diese normalspurige Bahn sich unter der Verwaltung des österreichischen Kriegsministeriums befindet, wurden zahlreiche Verbesserungen gemacht, gleichwohl lässt sie immer noch ihre Verwandtschaft mit den zu Spekulationszwecken gebauten orientalischen Linien leicht erkennen. Sie hat eine Maximalsteigung von 20‰

auf längeren Strecken bei einem sehr oft vorkommenden Minimalradius von 300 m. Die Bahn besitzt 113 Objekte — 21 haben mehr als 6 m Spannweite — die von der österreichischen Regierung mit Eisenkonstruktionen versehen wurden. Niveaukorrektionen wurden durchgeführt, Schienenauswechselungen begonnen, ferner neue Wasserstationen und eine Werkstätte in Banjaluka errichtet. Der Oberbau besteht theils noch aus den vorgefundenen Eisenschienen von 34 Kilogramm per Meter, theils aus den neueingelegten Stahlschienen von 35.27 Kilogramm per Meter auf der Bergstrecke Banjaluka-Omarska und von 31.7 Kilogramm auf den anderen Bahnstrecken. Ihre Geschwindigkeit hat sich über 30—40 km per Stunde nicht erhoben. Die fast verfallenen Hochbauten wurden erneuert, aber nicht wesentlich verbessert.

Es ist einem Zufalle zu danken, wenn die Spurweite von 0.76 m bei den von der österreichisch-ungarischen Regierung gebauten Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegovina zum System geworden ist, indem man sich bei der mit grosser Eile gebauten österreichisch-ungarischen Bosnabahn (Bosnisch-Brod-Zenitza) zum ersten Male der vom Bau der Linie Temesvar-Orsowa überlassenen Lokomotive von 0.76 m Spurweite bediente. Diese Spurweite ermöglichte nicht nur grosse Sparsamkeit bei der Ausführung des Baues der bosnisch-herzegovinischen Staatsbahnen, sondern sie wurde auch in solcher Weise vervollsändigt, dass überhaupt eine Eisenbahnverbindung von Sarajevo mit dem adriatischen Meere durch die romantisch wilden Steingebirge der Herzegovina bei der dürftigen finanziellen Lage der bosnisch-herzegovinischen Landesregierung ermöglicht wurde.

Die, wie gesagt, mit grosser Eile gebaute Bosnabahn (190 km) hat eine Kronenbreite von 3.1 m. Ihre Schienen und ihr Kleinmaterial wurden ursprünglich aus beinahe allen österreichischen Werken zusammengebracht, so dass schliesslich neun verschiedene Schienentypen von 9.8 Kilogramm bis 17.5 Kilogramm per Meter zur Legung gelangten, die aber jetzt durch Bessermerschienen ausgewechselt sind. Die Schwellen haben 1.5 m Länge und bestehen zu 90 % aus Buchenholz. Die Hochbauten bestehen gewöhnlich aus Holzfachwerk mit Bretter- und Schindelverschalung. In Folge des geringen Fassungsraumes der ersten Maschinen mussten in Entfernungen von circa 9 km Wasserstationen errichtet werden.

Die Richtungsverhältnisse der bosnisch-herzegovinischen Staatsbahn, Zenitza Sarajevo (78.6 km) sind mit Rücksicht auf eine Umwandlung dieser Strecke in eine Vollspurbahn wegen des eventuellen Anschlusses an die normalspurige Linie Döberlin-Banjaluka in Janjitzi gestattet; der kleinste Bogenradius beträgt 275 m, die grösste Steigung 8 $^0/_{00}$. Der Oberbau besteht aus Bessermerschienen von 13.86 Kilogramm per Meter, 7 m Länge und 88 mm Höhe, mit schwebenden Stössen auf Eichenschwellen. Die Hochbauten sind in ausreichender und definitiver Weise hergestellt.

Mit der von österreichischen Ingenieuren erfolgten Erfindung der sogenannten Radial-Lokomotive, deren erste im Jahre 1885 in München hergestellt wurde, war erst eigentlich jeder Zweifel an der Leistungsfähigkeit von Bahnen so geringer Spurweite endgiltig aus dem Felde geschlagen und die Anwendbarkeit dieses Systems auch für Bahnlinien höherer Ordnung vollauf bewiesen.

Die drei Seitenlinien der Bosnabahn: die Montanbahn Vogoschtscha-Tschevljanovitsch (20.5 km), die bosn.-herzegowinische Staatsbahn Doboj-Siminhan (66.7 km) und die Usorothalbahn (40.3 km), sowie die Pferdebahn in Sarajevo (3 km) bedürfen keiner weiteren Erörterung.

Ganz anderer Art sind die imposanten Bauarbeiten der durchaus gebirgigen Eisenbahnlinie Metkovitz-Mostar-Sarajevo (170 km). Die Strecke Metkovitz-Mostar ist eine blosse Adhäsionsbahn, deren grösste Steigung 3.33 $^0/_{00}$ und deren kleinster Radius 100 m beträgt, während die Strecke Mostar-Ostroshatz-Sarajewo meistentheils eine Zahnradbahn mit einer Steigung von 60 $^0/_{00}$ und mit Kurven von 80 m im Radius ist. Die Breite der Unterbauplanie beträgt gewöhnlich 3 m. Die Bahn besitzt 744 Objekte mit einer Lichtweite von zusammen 4,826.6 m und über 12 Tunnels mit einer Gesammtlänge von ungefähr 1700 m. Alle Schienen sind aus Bessemermetall und wiegen von 17.9 kg bis 21.8 kg per Meter. Der Zahnstangenoberbau ruht auf Querschwellen aus Bessemerstahl von 1.6 m Länge und 31.1 kg Gewicht. Die normale Entfernung der Querschwellen beträgt 900 mm. Die Hochbauten sind aus Stein und Ziegel gemauert, mit Schiefern bedeckt und den jetzigen Anforderungen entsprechend dimensioniert. Die Kosten für die Vergrösserung der Station Sarajevo beliefen sich auf eine Million

Francs. Sämmtliche Materialien sind in definitiver und mustergiltiger Weise ausgeführt.

## IV. Die Baukosten und das Arbeiterpersonal [1].

Um ein klares Bild von dem Bauwerthe der Eisenbahnen auf der Balkanhalbinsel zu bekommen, dienen die folgenden Tabellen Nr. 3 und 4, von denen die erste die von den Bauunternehmern bis zu der Betriebsübergabe der Linien verwendeten Summen im Vergleich mit den technischen Bedingungen derselben und die zweite alle bis zum 1. Januar 1893 für den Bau erwachsenen Gesammtkosten darstellen.

Der Mangel an heimischen Arbeitskräften war bei den Eisenbahnbauten in allen Balkanländern sehr fühlbar, besonders aber in Griechenland, wo selbst die Bevölkerung trotz der verhältnissmässig hohen Löhne an den Erdarbeiten nicht Theil genommen hat. Fast überall wurden die Unterbauarbeiten, sowie der grösste Theil der Maurerarbeiten durch italienische und süd-österreichische Arbeiter besorgt. In der Türkei und in Bulgarien, wie auch in Bosnien, wurden heimische Arbeitskräfte in ausgedehntem Masse zu den einfacheren Erdarbeiten, sowie zu Handlangerdiensten herangezogen. Die Professionisten kamen auch aus Italien und Süd-Oesterreich; jedoch wurden hier und da, insbesondere in der Türkei und in Bulgarien, zu derlei Arbeiten auch heimische Handwerker verwendet. An den Eisenbahnbauten haben weder griechische noch serbische, am wenigsten aber türkische Ingenieure theilgenommen. Eine Ausnahme bildet demgegenüber der Bau der neuen bulgarischen Eisenbahnen Jambol-Burgas und Sofia-Pernik, welche durch und durch von bulgarischen jungen Ingenieuren projektiert und ausgeführt wurden, leider aber nicht immer mit Glück. So z. B. durchzieht die kaum eröffnete Linie Sofia-Pernik ein solch ungünstiges Terrain,

[1]) Für die Feststellung des Betrages der Baukosten habe ich meistentheils die Geschäftsberichte der Baugesellschaften benützt, wo es aber an solchen fehlte, habe ich die Berichte der ausländischen Konsulats-Behörden zu Hilfe genommen, besonders die der englischen Konsuls für Griechenland.

**Tabelle**

Die technischen Einzelheiten und der Vergleich

| Eisenbahn-Gruppen | Nummer | Eisenbahn-Strecken | Gesammt-Länge | Spurweite | Minimalradius der Kurven | Maximal-Steigung | Gewicht der Schienen per laufender Meter | | Durchschnittliche Schwellenentfernung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Eisen | Stahl | |
| | | | km | m | m | mm | kg | kg | m |
| **I. Orientalische** | 1 | Konstantinopel - Adrianopel - bulgarische Grenze . . . | 356 | 1.44 | 300 | 15 | 34 | 25 | 0.80 |
| | 2 | Dedeagatsch-Kuleili-Burgas . | 149 | " | " | 11 | " | " | 0.98 |
| | 3 | Bulgar. Grenze Philippopel-Bellovo . . . . . . . . | 206 | " | 275 | 15 | " | — | " |
| | 4 | Trnowo-Seimen-Jambol . . | 106 | " | " | $12^1/_2$ | " | — | " |
| | 5 | Salonichi-Uesküb (Skopje) } | 363 | " | " | 17 | " | 25 | 0.80 |
| | 6 | Uesküb-Mitrovitza . . . } | | | | | | | 0.98 |
| (Anschluss-(bahnen | 7 | Uesküb-Sibevtsche (Serb. Gr.) | 86 | " | 300 | 15 | — | 30 | 0.80 |
| | 8 | Bellovo-Vakarell (alt. bulg. Gr.) | 46 | " | 275 | 23 | — | 30 | " |
| | 9 | Salonichi-Monastir (Bitolja) . | 219 | " | 300 | 25 | — | 30 | 0.80 |
| **II. Bulgarische** | 1 | Rustschuk-Varna mit Militär- | 224.8 | " | 300 | 15 | ? | ? | 0.80 |
| | | bahn Kaspetschan-Schumla | 24 | — | — | — | " | " | ? |
| | 2 | Taribrod-Sofia-Vakarell . . | 115 | 1.436 | 275 | 25 | — | 32.5 | 0.80 |
| | 3 | Sofia-Pernik . . . . . . . | 32 | " | " | " | — | " | " |
| | 4 | Jambol-Burgas . . . . . . | 111.4 | " | — | 11 | — | " | " |
| **III. Serbische** | 1 | Belgrad-Nisch-Vranja (Türk. Grenze) mit Montanb. Tschu- | 362 | " | 300 | 12 | — | — | 0.80 |
| | | prjia-Senski-Rudnik . . . | 21.9 | 0.75 | — | 42 | — | — | — |
| | 2 | Nisch-Pirot (Bulg. Grenze) . | 92 | " | " | " | — | — | " |
| | 3 | Semendria-Velika-Plana . . | 45 | " | " | — | — | — | " |
| | 4 | Lapovo-Kraguevatz . . . . | 29 | — | — | — | — | — | " |
| **IV. Griechische** | 1 | Piraeus-Athen . . . . . | 8.60 | 1.44 | — | — | — | — | — |
| (Pelopone-sische) | 2 | Piraeus-Athen-Korinth-Patras | 230 | 1.00 | 110 | 25 | — | 20 | — |
| | 3 | Korinth-Argos-Nauplia . . | 65 | " | " | " | — | " | — |
| | 4 | Argos-Myli (Mylus) . . . . | 10 | " | " | " | — | " | — |
| | 5 | Patras-Pyrgos-Olympia- mit Zwgb. Kyllene u. Vartholomion | 147 | " | " | " | — | " | — |
| | 6 | Pyrgos-Katakolo . . . . | 13 | " | " | - | — | " | — |
| | 7 | Myli-Kalamata . . . . . | 180 | " | 140 | 22 | — | 25.056 | 0.72 |
| | 8 | Diakophto-Kalavrita . . . | 23 | 0.75 | 30 | 145 | — | — | - |
| (Attische Bahnen) | 9 | Athen-Laurion und Athen-Kephissia . . . . . . . | 76 | " | — | — | — | — | — |
| | 10 | Missolonghi-Agrinion . . . | 44 | " | 130 | 20 | — | 20 | 0.80 |
| | 11 | Agrinion-Krionery . . . . | 16 | " | " | " | — | " | " |
| (Thessa-lische) | 12 | Volo-Velestino-Larissa . . | 57 | " | 150 | 30 | — | 21.25 | 0.72 |
| | 13 | Velestina-Kalabaka . . . . | 146 | " | " | " | — | " | 0.72 |
| | 14 | Piraeus-Larissa mit Zweig- | 348 | 1.44 | 300 | 20 | — | 34 | 0.88 |
| | | bahnen nach Chalkis u. Lamia | 40 | " | " | " | — | 34 | " |
| **V. Bosnische** | 1 | Militärbahn Döberlin-Banjaluka | 105 | 1.436 | 300 | 20 | (34) | 35.27 | 0.90 |
| u. Herzego-vinische | 2 | Österr.-ung. Bosnabahn Zenitza-Bosnischbrod . . . . . | 189.6 | 0.76 | 50 | 13 6 | — | 17.5 | " } |
| | 3 | Bosn.-herzg. Staatsb. Zenitza-Sarajevo . | 78.6 | " | 275 | 8 | — | " | " } |
| | 4 | " " " Doboj-Siminhan | 66.7 | " | 80 | 10 | — | " | " |
| | 5 | " " " Sarajevo-Metkowitz . . . | 176.7 | " | " | 30 | — | " | 0.90 |
| | 6 | " " " Vogoschtscha-Tschevljanovitsch | 20.5 | " | " | — | — | " | " |
| | 7 | " " " Janjitzi-Bugoino-Jajtze . . | — | — | — | — | — | — | — |
| | 8 | " " " Usorathal-Schleppbahn | 40.3 | " | — | — | — | " | " |
| | 9 | Bosnischbrod-Slavisch-Brod . | 3 | 1.435 | 40 | 25 | — | 35 | " |

**Nr. 3.**

der Baukosten per Kilometer.

| Brücken und Viadukte | | Tunnels | | Stationen | Es hat gekostet dem | | | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Zahl | Gesammt-Länge | Zahl | Gesammt-Länge | | Bauunternehmer per Kilometer | Staate per Kilometer | Konzessionär per Kilometer | |
| | m | | m | Zahl | Francs | Francs | Francs | |
| ? | ? | — | — | 24 | 108 000 a) | 250 000 | — | |
| „ | „ | — | — | 5 | „ a) | „ | — | |
| „ | „ | — | — | 12 | 93 000 a) | „ | — | Ohne Betriebsmaterial. |
| „ | „ | — | — | 5 | „ a) | „ | — | |
| 792 | 5.752 | 12 | 1468 | 21 | 127 000 a) | „ | — | |
| 125 | 1.360 | — | — | 8 | 150 000 | 175 000 | — | |
| — | ? | — | — | 4 | „ | „ | — | a) Es sind dies die den Nebenunternehmern gegebenen Summen, welche in der offiziellen „La Turquie" vom 5. Februar 1885 veröffentlicht und dann durch die seitens v. Hirsch's herausgegebene Flugschrift (Les chemins de fer de la Turquie d'Europe, Versailles) mit einer Erhöhung von 16% bestätigt wurden. |
| — | „ | 10 | — | 10 | — | — | — | |
| — | „ | — | — | 12 | 105 680 | 201 000 | — | |
| — | „ | — | — | — | — | — | | |
| 197 | 3.254 | — | — | 8 | 130 000 | 160 000 | — | |
| — | — | — | — | - | — | — | — | |
| — | — | — | — | 6 | (114 000) | 86 000 | — | |
| — | — | 4 | 2600 | 32 | 163 000 | 198 000 b) | — | |
| — | — | — | — | — | (57 500) | 57 000 | — | |
| — | — | — | — | 12 | 195 000 | 225 000 | — | Ohne Betriebsmaterial. |
| — | — | — | — | 3 | ? | 32 000 | — | |
| — | — | — | — | 2 | ? | 59 000 | — | |
| ? | ? | ? | ? | 3 | c) | — | c) | b) Nach der ersten Konvention mit der Union Générale |
| „ | „ | „ | „ | 12 | 130 000 | 20 000 | 110 000 | e) Zu den Baukosten gehören: Immobilien: Badeanstalten, Hôtels, Kaffeen u.s.w. |
| „ | „ | „ | „ | — | | | | |
| „ | „ | „ | „ | 1 | | | | |
| „ | „ | „ | „ | 12 | 65 000 | 20 000 | 45 000 | |
| „ | „ | „ | „ | 2 | 66 500 | — | 66 200 | |
| „ | „ | „ | „ | — | 160 000 | 143 000 | — | |
| — | „ | — | „ | 2 | ? | 114 000 | — | |
| „ | „ | „ | „ | 5 | 65 000 | — | 71 000 | |
| „ | „ | „ | „ | 5 | ? | 85 380 | — | |
| „ | „ | „ | „ | | 125 000 | 20 000 | 105 000 | |
| 640 | 2062.2 | — | — | 3 | ? | — | 100 000 | |
| | | — | — | 14 | ? | 20 000 | 105 000 | |
| — | ? | 22 | 11.000 | 41 | 119 000 | 140 000 | — | |
| — | „ | — | ? | | 74 000 | 90 000 | — | |
| 113 | 1300 | — | — | 7 | 52 250 d) | — | — | d) Es sind dies nur die Verbesserungskosten; für die eigentlichen Baukosten vgl. oben: die orientalischen Eisenbahnen. |
| | | — | — | 19 | 52 250 e) | 93 000 f) | — | |
| 1063 | 747 | | | | | | | |
| | | 1 | 38.2 | 9 | 120 300 e) | 124 000 f) | — | e) Die ursprünglichen Baukosten. |
| 222 | 1006 8 | — | - | 11 | (48 700 e) | 48 700 f) | — | f) Nach der Verbesserung. |
| 744 | 3542.6 | 15 | 1902.8 | 25 | 77 790<br>125 000<br>177 500 | 141 500 | — | Einschliesslich der durch den Staat selbst als Bauunternehmer ausgegebenen Baukosten. |
| — | — | — | — | 2 | (15 000) | — | — | |
| — | — | — | — | — | — | — | ? | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1 | 484.58 | — | — | 1 | — | — | — | |

## Tabelle Nr. 4.

### Betrag des Anlagekapitals Ende 1892.

| Eisenbahngruppen | Länge in km | Gesammtkosten Staats- | Gesammtkosten Privat- | Schulden in Obligationen Staats- | Schulden in Obligationen Privat- | Schulden in Aktien |
|---|---|---|---|---|---|---|
| I. Die Türkei: 1. Orientalische Frcs. | 1185 9 | 296 500 000 | — | 331 654 000 a) | — | — |
| I. Die Türkei: 2. Anschlussbahnen „ | 132 | 23 000 000 | — | 25 724 181 | — | — |
| I. Die Türkei: 3. Salonichi-Monastir „ | 219 | — | ? | — | 32 000 000 | 20 000 000 |
| II. Bulgarische Staatsbahnen Frs. | 552,7 | 85 200 000 | — | 73 784 250 b) | — | — |
| III. Serbische Staatsbahnen Frcs. | 560 | 98 969 819 | — | 145 310 000 c) | — | — |
| IV. Griechenland: 1. Peloponnesische Frcs. | 452 | 8 921 968 d) | 40 348 204 | 16 953 489 (1. und 2. gemeinsam) | 17 465 000 | 25 000 000 |
| IV. Griechenland: 2. Thessalische . Frcs. | 203.6 | 2 826 800 d) | 24 045 000 d. | | 1 400 000 | 23 000 000 |
| IV. Griechenland: 3. Attische . . Dr. | 76 | — d) | 5 400 000 | — | — | 5 400 000 |
| IV. Griechenland: 4. Pyrgos-Katakolo Dr. | 13 | — d) | 1 438 000 | — | — | ? |
| IV. Griechenland: 5. Piräus-Athen . „ | 8.6 | — d) | 5 720 000 | — | 1 500 000 | 5 000 000 |
| IV. Griechenland: 6. Missolonghi-Agrinion Frcs. | 44 | 3 756 720 d) | — | 36 166 280 (6.–8. gemeinsam) | — | — |
| IV. Griechenland: 7. Missolonghi-Krinery „ | 16 | 320 000 d) | 3 000 000 | | 3 000 000 | — |
| IV. Griechenland: 8. Myli-Kalamata . „ | (180 e) | 22 500 000 d) | — | | — | — |
| IV. Griechenland: 9. Piräus Ath.-Larissa „ | (390 f) | 19 500 000 d) | — | 59 928 000 g) (9. und 10. gemeinsam) | — | — |
| IV. Griechenland: 10. Diakophto-Kalavrita „ | 23 | 2 400 000 d) | — | | — | — |
| V. Bosnien u. d. Herzegovina: 1. Militärbahn . . Fl. | 105 | 1 200 000 h) | — | Durch ausserord. Kredite des österr.-ungar. Kriegsminist. | — | — |
| V. Bosnien u. d. Herzegovina: 1. Bosnabahn (Altstrecke) Fl. | 189 6 | 7 410 000 | — | | — | — |
| V. Bosnien u. d. Herzegovina: 2. Bosn.-herz. Staatsbahnen Fl. | 322 | 15 500 000 | — | 10 000 000 i) | — | — |
| V. Bosnien u. d. Herzegovina: 3. Industriellebahnen „ | 60.8 | — | ? | — | ? | — |

**Bemerkungen**

Ohne Betriebsmaterial. (zu I. 1. und 2.)

a) Reduzierte Summe der 3%igen Prämienanleihe von 792 Mill. Francs in Folge der Irade von 1881.

b) Noch eine Summe von 8 Mill. Frcs. als schwebende Schuld.

c) Davon 14 Mill. für andere Staatszwecke verwendet.

d. Einschliesslich der Staatssubvention von 2 826 000 Frcs.

d) An Grundenteignung und anderen Staatsausgaben 4 425 000 Dr. für das Gesammtnetz.

e) Nur für die vollendeten 103km.

f) Nur für die bis Ende 1892 ausgeführten Arbeiten

g) Meistentheils verwendet für andere Staatszwecke.

h) Nur für die Erneuerung.

i) Vorschüsse von den Gesammtaktiven der Oesterr.-ungarisch. Monarchie.

dass der unsichere Boden schon zweimal grosse Katastrophen verursachte. Von den ausländischen Ingenieuren gehörte der grösste Theil der Deutschen Zunge an (besonders Oesterreicher, Süddeutsche und Schweizer), denen die italienischen und erst dann die französischen und englischen Ingenieure folgten.

---

## B. Konzessions- und Subventions-Bedingungen.

Die Eisenbahnen der Balkanländer, Griechenland ausgenommen, sind im Allgemeinen Staatseigenthum. Durch den von erfahrenen Spekulanten herbeigeführten Zufall, Eisenbahneigenthümerin geworden, konnte die türkische Regierung bei ihrer Verwaltungsunfähigkeit an einen staatlichen Betrieb gar nicht denken. Der Betrieb der türkischen Staatseisenbahnen wurde konzessioniert, während in Bulgarien und Serbien die Lust nach Staatsunternehmungen von Tag zu Tag steigt.

I. Von den **türkischen Eisenbahnen** sind nur die fast vollendete Linie Salonichi-Monastir (Bitolja) (219 km) und die begonnene Linie Salonichi-Dedeagatsch (455 km) Privatunternehmungen, jedoch mit einer Staatsgarantie bezüglich der Bruttoeinnahmen. Die orientalischen (1178 km) und die Anschlussbahnen (132 km) dagegen sind für Staatsrechnung gebaut, ihr Betrieb ist aber konzessioniert.

1) Nach der Abtretung der in der occupierten Provinz Bosnien sich befindenden Linie Novi-Banjaluka (102 km) wurden die Eigenthumsrechte der türkischen Regierung für die in der ehemaligen autonomen Provinz Ost-Rumelien befindlichen Strecken der orientalischen Bahnen durch den Artikel XXI des Berliner Vertrages gewahrt [1]). Dank dem grossen Einflusse gewisser an der Sache

[1]) Dieser Art. lautet: „Les droits et obligation de la Sublime Porte en ce qui concerne les chemins de fer dans la Roumelie-Orientale sont maintenus intégralement“.

betheiligter Grossmächte und der Schwäche der bulgarischen Regierung sind diese Rechte, selbst nach der Vereinigung der autonomen Provinz mit dem Fürstenthume und trotz der grossen Schädigung der Landesinteressen bis zum heutigen Tage unverletzt geblieben. Diese Rechte erstrecken sich so weit, dass selbst die Rechtspflege bezüglich rein lokaler Streitigkeiten beeinträchtigt wird. Die Tarife, die Zugbedienung, die Lage des Betriebsmaterials u. s. w., alles wird zum grossen Schaden des Landes von Konstantinopel geregelt, und bezüglich der Verwaltung der orientalischen Eisenbahnen, durchaus die Existenz der bulgarischen Landesregierung ignoriert.

Wie an einer anderen Stelle ausführlicher erörtert ist, wurde die türkische Regierung vermöge einer 3%igen Prämienanleihe im Nominalwerthe von 792 000 000 Francs (1 980 000 Loose zu je 400 Francs) Eigenthümerin dieser ursprünglich 1250 km langen Eisenbahnlinien. Diese Anleihe stellte die Kapitalisierung einer per Jahr und Kilometer in einem Zeitraume von 104 Jahren (1870 bis 1974) zu zahlenden Rente von 22 000 Francs dar. Durch kaiserl. Irade[1]) vom 8./20. Dezember 1881, d. h. ungefähr 6 Jahre nach der Einstellung der Schuldenzahlungen (Irade vom 6. Oktober 1875) wurde der Nominalbetrag im Einverständnisse mit den Inhabern und entsprechend den allgemeinen Bedingungen einer Menge von Staatsschulden, dem Emissionskurse nach auf nur 355 173 925 Francs (ausserdem noch ein Betrag von 101 250 Frcs.) herabgesetzt. Durch diese Ausgleichung wurde der Anleihe ein Prozent von dem Gesammtbetrag der an die Inhaber ottomanischer Schuldtitres abgetretenen Einkünfte beigelegt. Der Betrag der Ausstattung steht im Zusammenhang einmal mit dem Gesammtbetrage der abgetretenen Einkünfte und dann mit dem veränderlichen Stand der Schulden selbst. Der ursprüngliche Amortisationsplan wurde beibehalten, aber die Rückzahlung von dem Betrage der in solcher Weise zur Verfügung stehenden Summe abhängig gemacht. Die Zinsen wurden vollständig weggelassen. Während der ersten zehn Jahre (1882—1892) konnte man mittelst einer Summe von ungefähr 3 595 000 Francs $57^1/_2$ – 58% von dem Betrage der ausgefallenen Prämien zurückzahlen und sogar etwa 44 000 Titres an

---

[1]) *Saling*'s Börsenjahrbuch 1891 92.

der Börse kaufen. Wie bekannt, sinkt bei Anleihen mit ständigen Annuitäten die Zinsensumme, während die Amortisationssumme immer steigt. Demgemäss zeigt die zu tragende Amortisationslast in unserem Falle, nachdem man die Zinsen hat wegfallen lassen, eine progressive Richtung. Beim Mangel sicherer Hülfsquellen ist man jedoch gezwungen, statt ein für alle Mal für die Rückzahlung irgendwelchen Satz festzustellen, dieselbe von Periode zu Periode immer von neuem den verfügbaren Mitteln anzupassen. Während die Bedienung der Amortisation zu $57\frac{1}{2}$—58%, einschliesslich der provisorischen Vorwegnahme von 25% zur Entschädigung der Besitzer der bis 1881 ausgefallenen und noch nicht bezahlten Loose, in dem ersten Dezenium (1882—1892) eine jährliche Summe von 3595000 Francs verzehrte, so wird nach dem Projekte des Herrn von Moravitz [1]), welches am 14. März 1892 mit der Zustimmung der Regierung von dem Verwaltungsrathe der öffentlichen Schulden in Konstantinopel angenommen wurde, die durch eine infolge der Konzession der privilegierten Schuld im Jahre 1890 erfolgte Vermehrung verfügbar gewordene Summe von 3871000 Francs zu einer mit 75% erfolgenden Rückzahlung der während des nächsten Dezenniums (1892—1902) auszulösenden Prämien als genügend angesehen. Wollten wir daher die thatsächliche (wenigstens für 20 Jahre) von der Regierung zu zahlende Last nach den vorgekommenen Veränderungen ermitteln, so gestaltet sich dieselbe zu einer jährlichen Rente von nur 3168.9 Francs per Kilometer gegenüber den ursprünglichen 22000 Francs!

2) Die sogenannten Anschlussbahnen [2]) Bellovo—Vakarell (46 km) und Ueskiib-Sibevtsche (86 km), wurden durch eine unter Beteiligung der ottomanischen Bank in Konstantinopel, des Comp-

---

[1]) Dieses Projekt wurde von dem italienischen Vertreter zuerst abgelehnt, dann aber demselben von der durch die Handelskammer von Rom am 18. Februar 1894 einberufenen Versammlung der italienischen Türkenloose-Besitzer zugestimmt.

Ueber das im Jahre 1881 in Konstantinopel geschlossene Uebereinkommen, vgl. *Parlamentary-Papers* Nr. 3197 v. 1882: Turkey Financial affairs.

[2]) Vgl. Convention signée entre le gouvernement ottoman et le groupe de la Banque Ottomane et Comptoir d'Escompte pour la construction des raccordements, dans la Revue Universelle des chemins de fer, le 7 Mars 1885.

toirs d'Escompte in Paris und der Länderbank in Wien gebildete Gesellschaft unter türkischer Jurisdiktion für Rechnung der türkischen Regierung mit einer Summe von 175000 Francs per Kilometer gebaut. Die Gesellschaft schoss der türkischen Regierung die Baukosten, sowie die etwa für den Erwerb von Grund und Boden erforderlichen Kosten vor. Die Türkei verpflichtete sich, die Baukosten nebst Zinsen vom 1./13. April 1886 ab binnen 25 Jahren in jährlichen Ratenzahlungen zu erstatten. Die für den Bau der beiden Strecken vereinbarte Summe von 23100000 Francs wurde in eine 5%ige innerhalb 25 Jahren rückzahlbare Anleihe von rund 30000000 Francs verwandelt, deren Annuität an Zinsen und Tilgung sich auf 2128620 Francs beläuft, sonach eine jährliche Subvention von 16125 Francs per Kilometer darstellt. Für die Einhaltung dieser Verpflichtungen gab die Türkei der Gesellschaft eine erste Hypothek auf die von ihr gebauten Bahnen, verpfändete ihr ausserdem die Reineinnahmen derselben und einen Theil der Hammelssteuer der Vilayets von Salonichi und Aidin. Die Ottoman-Bank in Konstantinopel wurde bevollmächtigt, diese Einnahmen für Rechnung der Gesellschaft einzukassieren.

Schon zur Zeit der Vergebung des Baues[1]) 1869, dann wieder am 18. Mai 1872 schloss die türkische Regierung mit einer durch Baron Hirsch gegründeten Aktiengesellschaft einen Betriebsvertrag bis zum Ablauf von fünfzig Jahren von Eröffnung der sämmtlichen im Vertrage näher bezeichneten Linien ab. Diese Linien sind zwar heute noch nicht hergestellt. Die Vorbedingung für den Eintritt der definitiven fünfzigjährigen Pachtperiode wäre also, strenge genommen, noch gar nicht erfüllt. Die betheiligten Regierungen Bulgariens und der Türkei wollen nach dem Sinne des Vertrages vom Mai 1872 die Dauer der Konzession mit dem 18. Mai 1875 beginnen lassen, während die Betriebsgesellschaft nach den Motiven des zwischen der hohen Pforte und der Betriebsgesellschaft in den Jahren 1888 und 1889 ergangenen Schiedsspruches, welcher allerdings über die Dauer der Konzession nicht direkt zu entscheiden hatte, annehmen will, dass diese fünfzigjährige Konzessionsdauer mit dem 31. Mai 1883 zu laufen begonnen habe, d. h. mit dem Tage, an welchem die Betriebsgesellschaft

---

[1]) Vgl. S. 25—48.

auf den Bau der noch nicht hergestellten Linien verzichtete. Die Dauer der Konzession würde demgemäss am 31. Mai 1933 zu Ende gehen, hätte also noch etwa 39 Jahre zu laufen[1]).

Die in dem Konzessionsvertrage vom 18. Mai 1872 bestimmten Normen werden durch einen am 10./22. Dezember 1885 zwischen der hohen Pforte und dem Konzessionäre abgeschlossenen Vertrag[2]) modifizirt, und es gelten nun folgende Bestimmungen:

Der Konzessionär bezieht zur Deckung der Betriebskosten und der Zinsen des Betriebskapitals von den Bruttoeinnahmen 7000 Francs per Kilometer vorweg. Der Ueberschuss fällt zu 55% ebenfalls an den Konzessionär, zu 45% dagegen an die türkische Regierung. Letztere 45% mussten der Pforte allerdings von dem Konzessionäre mit einem Minimum von 1500 Francs per Jahr und Kilometer garantiert werden, damit sich für die Pforte eine sichere Einnahme ergab, welche zur Deckung der 7%igen Zinsen und der Amortisation eines ihr von der gleichen Betriebsgesellschaft Ende 1885 gewährten Darlehens von 23 Millionen Francs hinreichte. Der Konzessionär erhielt für diese Forderung ein Pfandrecht an den Gesammteinnahmen aus den betriebenen Linien, sowie das Recht, den an die Türkei abzuliefernden Ertragsantheil mit der Annuität von 8%, des wie erwähnt der Türkei gewährten Darlehens von 23 Millionen Francs zu kompensieren. Infolgedessen kommen dem Konzessionär auf so lange, als diese Schuld der Türkei nicht ganz getilgt sein wird, d. h. noch auf circa 25 Jahre die gesammten Betriebseinnahmen auf diesen Linien von im ganzen 1178 Kilometern bis zum Betrage von etwa 10450 Francs per Kilometer zu, während ein Ueberschuss darüber hinaus zu 55% der Gesellschaft, zu 45% der Regierung zufällt[3]).

---

[1]) Vgl. den Prospekt der Bank für orientalische Eisenbahnen in Zürich vom Januar 1893.

[2]) Die durch diesen Vertrag erfolgten Veränderungen erstrecken sich nur auf die Betriebspacht-Bedingungen, während in Bezug auf alles andere der Vertrag vom 18. Mai 1872 in Kraft bleibt.

[3]) Vgl. den Prospekt der Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich.

In Folge einer neuen Vereinbarung, Ende 1893 soll sich die Betriebsgesellschaft verpflichtet haben: 1) der Pforte einen neuen Vorschuss von 40 Millionen Francs zu 4% al pari zu erstatten und 2) den Zins des ersten 7%igen Vorschusses von ursprünglich 23 Millionen Francs auf 4% zu ermässigen. Demgegenüber soll die Pforte die Betriebspacht von 1500 Frcs. per Jahr und Kilometer auf 50 Jahre von 1908 an der Betriebsgesellschaft

Die ordentlichen Ausgaben der Bau- und Bahnunterhaltung sind ausschliesslich von der Betriebsgesellschaft zu tragen, während von den ausserordentlichen Baukosten $^1/_5$ auf die Betriebsgesellschaft treffen. Eine feste Grenze zwischen diesen beiden Arten von Ausgaben ist in den Konzessionsverträgen nicht gegeben, so dass der Gewinnsucht dieser Gesellschaft grösserer Raum bleibt. Das rollende und das Werkstättenmaterial, die Mobilien u. s. w. gehören der Betriebsgesellschaft. — Nach Ablauf der Konzessionsdauer sind sie von der Regierung gegen eine Expertenschätzung zu kaufen. Zwar sind im Allgemeinen für den Zustand des Betriebsmaterials die besten und wünschenswerthesten Bemerkungen gemacht worden, allein die Konzessionsverträge bestimmen im Einzelnen nichts positives über seine Grösse und die Betriebsfähigkeit, so dass die Betriebsgesellschaft über diesen für die Handelsinteressen und das Wohl des Landes überhaupt so wichtigen Factor Niemandem Rechenschaft geben will. Die Gesellschaft ist während der ganzen Dauer der Konzession von jeder Art von Staatsauflagen, Steuer, Zöllen, Gebühren u. s. w befreit. Bei der Tarifregulierung, wie bei der Betriebsorganisation ist die Betriebsgesellschaft jeder Staatskontrolle entzogen. Die Betriebsgesellschaft ist ausländischer Staatsangehörigkeit (österreichisch), was bei der bekannten Schwäche der türkischen Regierung in ähnlichen Fällen zur Sicherung einer vollständigen Unabhängigkeit der Betriebsgesellschaft genügt, welche als Staat im Staate konstituiert ist.[1])

Schon im Jahre 1870 d. h. sofort nach der Ratifikation der Konzessionsverträge von 1869, wurde sie als eine Aktiengesellschaft begründet, die aber bis vor kurzem (1890) eine Privatunternehmung des Baron von Hirsch bildete.[2]) Ende 1890 ging sie in die Hände eines deutsch-österreichischen Konsortiums über und gewann wenigstens die Form einer wirklichen Aktiengesellschaft.

Im Betrieb derselben Gesellschaft steht unter den gleichen Bedingungen noch die Strecke Ueskküb-Sibevtsche (86 km). Die

---

verpfändet, d. h. den Ablauf der Konzession auf das Jahr 1958 fixirt haben. Der Gewinn, welcher sich für die Pforte aus der Reduktion von 7 auf 4⁰/₀ ergibt, wird kapitalisirt und der Pforte ausbezahlt.

1) Actes de la concession des chemins de fer de la Turquie d'Europe du 18. Mai 1872, Tipographie et Lithographie centrales Constantinople 1874.

2) Vgl. S. 52.

Konzessionsdauer ist nicht ausdrücklich bestimmt, steht aber doch im Zusammenhang mit der des gesammten Netzes.

Die andere Strecke der Anschlussbahnen Bellovo-Vakarell (46 km) ist seit dem Streiche vom 15. Juli 1888 im Betrieb der bulgarischen Regierung[1]). Als Betriebspacht zahlte die bulgarische Regierung an die Pforte . eine Summe von 69.432 Francs, was eine jährliche Pacht von 1500 Francs per Kilometer darstellte.

Durch Irade vom 1./13. März 1894 wurde die Regelung dieser Frage endgiltig geschlossen, indem die bulgarische Regierung für den Betrieb der Strecke Vakarell-Bellovo der Pforte eine Betriebspacht von 2 250 Francs per Kilometer jährlich zu bezahlen sich verpflichtet hat. Diese Vereinbarung gilt bis zum 1. März 1904.

In Folge einer jüngstgetroffenen (März 1894) Vereinbarung ist der bulgarischen Regierung auch der Betrieb der 9 km betragenden Strecke Bellovo-Sarambey abgetreten. Die bulgarische Regierung ist verpflichtet, nach Abzug der festgestellten Betriebsausgaben im Minimalbetrag von 5 000 Francs per Kilometer den Rest der Betriebseinnahmen der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen zu übergeben. Diese Betriebsausgaben setzen sich zusammen aus einer festgestellten Summe von 1200 Frcs. pro Jahr und Kilometer für Bahnunterhaltung und aus einem von dem Verkehre zu erhebenden Antheil von 6 Centimes per Achse und Kilometer, der jedoch wenigstens zu 3800 Frcs. per Jahr und Kilometer angesetzt wird.

3) Der Bau und der Betrieb der kaum vollendeten Linie Salonichi-Monastir (Bitolja)[2]) (219 km) wurde durch den Firman vom 15./27. Oktober 1890 dem Repräsentanten der Deutschen Bank, Herrn A. von Kaulla, für eine Zeitdauer von 99 Jahren konzessioniert. Am 5. Februar 1891 hat die Deutsche Bank in Konstantinopel eine Aktiengesellschaft unter dem Namen Salonichi-Monastir begründet. Diese Gesellschaft, welche unter türkischer Jurisdiktion steht, hat nach den Artikeln 15 und 28 des Vertrages vom 15./27. Oktober 1890 alle Rechte und Pflichten der Konzessionärin

---

[1]) Vgl. S. 78.

[2]) Ein Auszug aus dieser Konvention findet sich in der „Revue Universelle des chemins de fer“ vom 14 Decembre 1890, während die allgemeinen Bestimmungen in den für alle neuen Eisenbahnen in der Türkei seit 1890 geltenden „Actes de concession au chemin de fer . . .“, Imprimerie Miran, Constantinople 1891, enthalten sind.

(Deutsche Bank) übernommen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, innerhalb $3^1/_2$ Jahren von der Konzessionsübergabe an, d. h. bis zum 27. April 1894 eine eingeleisige normalspurige Linie auf eigene Kosten zu bauen. Sogleich nach der Erzielung einer Brutto-Einnahme von 30 000 Francs per Jahr und Kilometer ist die Regierung berechtigt, die Herstellung eines zweiten Geleises zu fordern, welches die Konzessionärin auf eigene Kosten zu bauen verpflichtet ist. Der Regierung ist das Recht vorbehalten, nach den ersten 30 Jahren von der Konzessionirung an, die Eisenbahn zu kaufen. Dieser Kauf kann gegen Bezahlung einer jährlichen, einem Betrag von 50% der mittleren Brutto-Einnahme der vorhergehenden fünf Jahre gleichen Summe erfolgen, wobei jedoch diese jährliche Summe nicht geringer als 10 000 Francs per Kilometer sein darf. Das nothwendige Terrain ist der Gesellschaft durch den Staat unentgeltlich zu geben. Die Regierung garantiert der Gesellschaft durch speziell bestimmte Staatseinnahmen eine Bruttoeinnahme von 14 300 Francs per Jahr und Kilometer. Die Verwaltung dieser Staatseinnahmen ist der bekannten „Administration de la dette publique ottomane" in Konstantinopel anvertraut. Die Einnahmen bestehen aus den Zehnten der durch die Eisenbahnen bedienten Distrikte, nämlich Salonichi, und Monastir und haben im Jahre [1])

| | | 1890—91 | 1891—92 | 1892—93 |
|---|---|---|---|---|
| eine Summe | Monastir | 1 851 148 | 2 009 380 | 2 499 065 |
| | Salonichi | 2 035 063 | 3 941 924 | 3 851 199 |
| | von Francs | 3 886 211 | 5 951 304 | 6 350 264 |

ergeben.

Auf Grundlage des gegenwärtigen Verkehrs der durch die Eisenbahn bedienten Region berechnet man den ganzen Transport auf 38 900 Tonnen für die Ausfuhr und auf 28 550 Tonnen für die Einfuhr, d. h. zusammen 10 177 150 Tonnen-Kilometer mit einer Brutto-Einnahme von 6 438 306 Goldpiaster. Nimmt man noch 1 873 430 Goldpiaster für den Personenverkehr, dann ungefähr 200 000 Goldpiaster für den Militär- und Viehverkehr und das Eilgut dazu, so ergiebt sich eine Hauptsumme von 8 511 736

---

[1]) Jahresberichte der österr.-ungar. Konsulatsbehörden, XXI. Jahrgang. (Ottomanisches Reich). Wien 1893.

Piaster per Jahr für die ganze Strecke. Nehmen wir die von dem Betriebe zu erzielende Einnahme in einer runden Zahl von 8 000 [1]) Francs per Jahr und Kilometer an, so muss die türkische Regierung, um die garantierten Brutto-Einnahmen von 14 300 Francs zu ergänzen, der Gesellschaft eine jährliche Unterstützung von mindestens 6 300 Francs per Kilometer 99 Jahre lang, d. h. bis zum 15./27. April 1993 leisten. In Folge eines Uebereinkommens zwischen der Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen und der Eisenbahngesellschaft Salonichi-Monastir, wurde der Betrieb der Linie Salonichi-Monastir, dessen Bahnhof in Salonichi mit dem der Linie Salonichi-Ueskūb vereinigt ist, auf unbestimmte Zeit an die erste Gesellschaft abgetreten. Das Grundkapital der Gesellschaft im Betrage von 20 Millionen Francs besteht zur Hälfte aus Stammaktien (25% eingezahlt) und Vorzugsaktien (10% eingezahlt), dann aus einer 3%igen Anleihe [2]) von 60 Millionen Francs.

4) Die seit einigen Monaten begonnene Eisenbahnlinie Salonichi - Dedeagatsch [3]) (455 km) ist durch den Firman vom Mai 1892 dem Herrn R. Baudony für eine Zeitdauer von 99 Jahren konzessioniert. R. Baudony hat alle seine Rechte und Pflichten einer Aktiengesellschaft mit dem Namen „Compagnie des chemins de fer de jonction Salonique-Constantinople" übergeben. Wie gewöhnlich muss die Linie mit normaler Spurweite eingeleisig und zwar bis zum Jahre 1897 gebaut werden. Die Konzessionsbedingungen sind im Allgemeinen die der Linie Salonichi-Monastir. Im Einzelnen aber besteht ein Unterschied darin, dass die Regierung dieser Linie an Brutto-Einnahmen eine Summe von 15 000 Francs per Jahr und Kilometer garantiert hat. Zur Deckung dieser Garantie sind die Zehnten der vier von der Linie durchlaufenen Distrikte, Dedeagatsch, Gümurdjina, Drama und Seres, und der Ueberschuss derjenigen von Monastir und Salonichi bestimmt, welche alle

---

[1]) Die dem Verkehre übergebenen 97 km (Salonichi—Vertekop) haben für das Jahr 1893 an Bruttoeinnahmen 4,630 Frcs. per Kilometer gegeben.

[2]) Die Annuität ist 1.911.500 Frs. (einschl. der Tilgung bis 1889), während die garantierte Bruttoeinnahmen . . 14.300 × 219 = 3.131 700
die vorausgesehenen Betriebsausgaben betrugen 5.000 × 219 = 1.095.000
es stehen also zur Verfügung . . . . . . . . . . Francs 2.026.700.

[3]) Zeitung des Vereins der Eisenb.-Verw. Nr. 56. 1892.

der Verwaltung der Dette publique in Konstantinopel anvertraut sind. Diese ausschliesslich militärische Zwecke verfolgende Linie hat keine kommerzielle Bedeutung, weshalb man von ihr nur magere Betriebseinnahmen erwartet. Daher werden ihre Brutto-Einnahmen wenigstens während der ersten Dezennien nicht mehr als 7 500 Francs per Jahr und Kilometer abgeben können, so dass sich die von der Regierung zu leistende Subvention auf wenigstens 7 500 Frcs. per Jahr und Kilometer belaufen wird.

**II.** Ausser den beiden Strecken Bellovo - Mustafa - Pascha (206 km) und Jambol-Trnovo-Seimen (106 km) und der kleinen Anschlussbahn Vakarell-Bellovo (46 km), welche gegen die obenerwähnte an die türkische Regierung zu zahlende Betriebspacht von 2 250 Francs per Jahr und Kilometer im Betrieb der bulgarischen Regierung steht, gehören alle übrigen **Eisenbahnlinien in Bulgarien** dem Staate und befinden sich im Betriebe desselben.

1) Die im Jahre 1867 von einer englischen Gesellschaft gebaute Linie Rustschuk-Varna wurde durch eine Uebereinkunft vom 4./16. Dezember 1884 von dem bulgarischen Staate für eine Summe von 44½ Millionen Francs gekauft [1]). Nach dem diesbezüglichen Gesetze vom 11./23. Juli 1886 hatte die Bezahlung der Kaufsumme mit 44 500 000 Francs in folgender Weise zu erfolgen: 6 000 000 Francs baar, der Rest von 38 500 000 Francs durch 6%ige Staatsobligationen zu ihrem Nominalwerth. Dies war die ursprüngliche Kaufsumme. Da jedoch diese Angelegenheit erst am 21. Juni (3. Juli) 1888 definitiv geregelt wurde, so war die bulgarische Regierung gezwungen, die seit dem 1. Januar 1885 fälligen Zinsen zu kapitalisieren, d. h. sie musste von letzterem Zeitpunkte ab bis 1. Juli 1888 52 777 500 Francs zahlen und zwar 6 000 000 in Schatzbons und den Rest in Staatsobligationen.

Die Schatzbons wurden in zwei Partieen ausbezahlt und zwar:

1) 1000 Bons zu 3180 Frcs. = 3 180 000 Frcs.
am 1. Juli 1889
2) 1000 Bons zu 3360 Frcs. = 3 360 000 Frcs.
Frcs. = 6 540 000

einschliesslich der Zinsen.

---

1) Vgl. S. 8—16.

Nach dem Emissionskurse ($85^1/_4$ %) der 6%igen hypothekarischen Anleihe vom Jahre 1889, stellten die am 1. Juli 1888 baar zu bezahlenden 6,000,000 Francs eine 6% ige Anleihe von 7 038 123 Francs dar.

Für den Rest von 46 777 500 Francs wurden 6%ige innerhalb 33 Jahren zu tilgende Staatsobligationen al pari ausgegeben. Rechnen wir die den baar bezahlten 6 000 000 Francs entsprechende Summe von 7 038 123 Francs und noch die von der Regierung vor der Betriebsübernahme für Reparation verwendete Summe von ungefähr 1 000 000 Francs dazu, so erreichten die durch den Ankauf dieser 225 km langen Linie verursachten Kosten am 1. Juli 1888 den Gesammtbetrag einer 6%igen mit 1% tilgbaren Anleihe von ungefähr 55 000 000 Francs, was eine während 33 Jahren an Zinsen und Tilgung zu zahlende jährliche Annuität von 3 850 000 Francs ausmacht. Seit dem 1. Juli 1888 ist die Eisenbahn im Staatsbetriebe; ihre Einnahmen aber vermögen bis jetzt kaum die Betriebsausgaben zu decken. Demgemäss beläuft sich die von der bulgarischen Staatskasse zu leistende Subvention innerhalb $33^1/_2$ Jahren d. h. bis zum 1. Juli 1921 auf 17 111 Francs per Kilometer.

2) Die 115 km lange Linie Vakarell-Sofia-Tzaribrod wurde von Herrn Groseff um eine Summe von 16 990 000 Francs für Rechnung des Staates gebaut [1]). Die Gesammtkosten erreichten jedoch die Summe von 18 470 877 Francs, welche nach dem Emissionskurse ($85^1/_4$ %) der zu ihrer Auszahlung aufgenommenen 6%igen hypothekarischen Anleihe vom Jahre 1889 sich in eine Anleihe von 21 901 322 Francs mit einer während $33^1/_2$ Jahren an Zinsen und Amortisation zu zahlenden Annuität von 1 533 092,5 Francs verwandelt. Bei dem Mangel an irgend einem Betriebsüberschusse bedeutet dies bis zum heutigen Tage eine vom Staate während $33^1/_2$ Jahren zu zahlende Subvention von 13331 Francs per Jahr und Kilometer.

3) Die am 18. Mai 1890 eröffnete Bahn Jambol-Burgas (112 km) wurde durch den Staat selbst gebaut [2]). Fast alle Erd-

---

[1]) Convention pour l'établissement de la ligne de chemin de fer Tzaribrod-Sofia-Vakarell.

[2]) Der Art. 9 des Eisenbahngesetzes vom Dezember 1884 lautet:
„Eisenbahnen werden gebaut:
1. entweder von einem Generalunternehmer, oder

arbeiten und sogar kleine Kunstarbeiten wurden von den Landesbewohnern und von den Truppen hergestellt. Ausserdem belaufen sich aber den Staatsrechnungen gemäss die für den Bau dieser Linie verwendeten Kosten auf 9 600 000 d. h. per Kilometer 85 714 Frcs. Das durch diese Ausgaben im Budget verursachte Defizit wurde theils durch die schon erwähnte hypothekarische Anleihe von 1889, theils durch provisorische Anleihen von der bulgarischen Nationalbank gedeckt. Nach dem Emissionskurse der 6%igen hypothekarischen Anleihe von 1889 verwandelt sich die Summe von 9 600 000 Francs in eine 6%ige während 33 Jahren zu tilgende Anleihe von ungefähr 11 261 000 Francs, was an Zinsen und Tilgungen eine jährliche Last von 788 270 Francs darstellt. Berücksichtigt man, dass die vom Staate selbst betriebene Linie bis jetzt kaum die Betriebsausgaben zu decken vermag, so stellt sich heraus, dass die bulgarische Regierung per Jahr und Kilometer eine Subvention von 6 461 Francs zahlen muss. Fügt man aber dazu noch den Werth der durch die Bevölkerung und die Soldaten ausgeführten Erdarbeiten und die durch die naheliegenden Bezirke für Grundentschädigung, für Holzschwellen u. s. w. gebildeten Zuschüsse, die nach Schätzung Sachverständiger auf 2 966 000 Francs sich berechnen, so erhält man eine Subvention von 9 183 Francs per Kilometer.[1])

4) Durch den Staat selbst wurde auch die am 8./20. Dez. 1893 eröffnete kleine Strecke Pernik-Sofia (32 km), welche als eine Section der grossen Linie Varna-Sofia-Küstendil (690 km) anzusehen ist, gebaut. Abgesehen von den Erdarbeiten, welche von den Truppen oder von der anliegenden Bevölkerung ausgeführt wurden, berechnet

---

2. von Unternehmern kleinerer Sectionen und
3. nöthigenfalls mit Hinzuziehung der Armee, jedenfalls aber mit vorheriger Genehmigung der National-Versammlung."

Die bulgarische Regierung hat bis jetzt Gelegenheit gehabt, alle diese Arten des Eisenbahnbaues zu erproben. Die erstere Bauart hat sich als die vortheilhafteste erwiesen. Trotzdem will die Regierung noch weiter die Armee und die Bevölkerung zu Frohnarbeiten heranziehen, weil ein erheblicher Theil der Eisenbahn-Anleihen zur Deckung anderer Ausgaben verwendet werden muss! Und das alles geschieht in einem durch die freieste Verfassung Europas „regierten" Staat ohne irgend welche Unzufriedenheit der Steuerzahler.

1) Man versichert, dass diese Linie durch die Privatunternehmer im Ganzen um eine Summe von 8 000 000 Francs hätte gebaut werden können. Dem Staate hat sie zusammen 12 566 000 Francs gekostet. Vgl. darüber „Swobodno-Slowo" vom 25. November 1893.

man die Baukosten dieser Linie auf 4 000 000 [1]) Francs, welche durch die im vorigen Jahre mit der Länder-Bank geschlossene 6 %ige Anleihe von 142.780 000 Francs nominell zu decken sind. Dem Emmissionskurse (87.5 Prozent) dieser Anleihe gemäss verwandeln sich die Baukosten in eine Anleihequote von 4 565 454 Francs mit einer während 33 Jahren an Zinsen und Tilgung zu zahlenden Annuität von 319 581 Francs. Von dieser kleinen Linie erwartet man an Betriebseinnahmen 8200 Francs per Jahr und Kilometer, wovon nach dem Abzug der Betriebs- und Erhaltungsausgaben als Nettoeinnahmen nur ungefähr 1500 Francs übrig bleiben. Demgemäss hat die bulgarische Regierung für diese Linie eine Subvention von mindestens ungefähr 8500 Francs per Jahr und Kilometer zu zahlen.

Die sogenannte Transversalbahn, Sofia-Varna, deren Trace nicht vollständig bestimmt ist, wird man mit Hilfe der dafür aufgenommenen 6 %igen Anleihe von 1892 für Rechnung des Staates ausbauen. Am 1./13. Dezember 1893 wurde der Bau einer Strecke von 108 km, Sofia-Roman, dem bulgarischen Bauunternehmer Hadjienoff für die Summe von 20 700 000 Francs, d. h. 191 759 Francs per Kilometer übertragen. Da der Bau dieser die grössten Terrainschwierigkeiten bietenden Strecke für 191 759 Francs per Kilometer gesichert worden ist, hofft man, dass die Baukosten, das Betriebsmaterial eingeschlossen, für die ganze Linie insgesammt die Summe von 175 000 Francs per Kilometer nicht übersteigen werden. Nach dem Emmissionskurse (87.5) der dafür bestimmten 6 %gen Anleihe von 1892 wird für jedes Kilometer (175 000 : 87.5) × 100 = eine Anleihequote von ungefähr 200 000 Francs verbraucht. Diese Anleihequote von 200 000 Francs fordert an Zinsen (6 %) und an Tilgung (1 %) eine Annuität von 14 000 Francs während einer Zeitdauer von 33 Jahren. Nach den im Voraus gemachten Berechnungen hofft man an Betriebseinnahmen die Summe von 9130 Francs per Kilometer zu erreichen, welche nach Abzug der Betriebs- und Erhaltungskosen nicht mehr als 2000 Francs Nettoeinnahmen darstellen. Demgemäss muss die bulgarische Regierung für diese Linie eine Subvention von nicht weniger als 12 000

1) *Nikoloff*, Einige Worte über unsere Eisenbahnen (bulg.) Sofia 1892.

Francs per Jahr und Kilometer während einer Zeitdauer von 33 Jahren leisten.

**III.** Alle **serbischen Eisenbahnen** gehören dem Staate. Sie werden durch Bauunternehmer [1]), (so die Linie Belgrad-Nisch-türkische Grenze (363 km) für 63 642 977.10 Frcs. und die Linie Nisch-Pirot-bulgarische Grenze mit 92 km für 20 791 164.90 Francs), oder von dem Staate selbst mit Hilfe von Kleinunternehmern, (so die Linie von der Brücke an der Save bis Belgrad mit 5 km, ferner die Linie Laporo-Kraguevatz 30 km lang um 1 704 735.66 Francs und Velika-Plana-Semendria [2]) 45 km lang um 1 400 000.00 Francs) ausgebaut. Es wurden noch 2 736 000 Francs als Entschädigungssumme für Enteignungen ausgegeben. Man muss dazu noch die für Vergrösserung oder Herstellung einiger Gebäude verwendeten 535 830.38 Francs rechnen. Demnach belaufen sich die auf den Ausbau der serbischen Staatsbahnen (540 km) verwendeten Baukosten auf die Gesammtsumme von 90 810 708.04 Francs [3]). Die Summe wurde durch eine 5 %ige Anleihe bei dem Kurse 71.4 % in drei Emissionen gedeckt, nämlich:

A. Die erste Emission von 180 000 Obligationen zu 500 Francs in den Jahren 1881 und 1882 stellte bei dem Kurse von 71.4 % als Baukosten der Linie Belgrad-Nisch einen Betrag von

$$\left(\frac{63\,642\,977.10 \times 100}{71.4}\right) = 89\,135{,}836 \text{ Francs}$$

dar.

B. Die zweite Emission von 60 000 Obligationen wurde im Jahre 1885 zur Deckung der Baukosten der Linie Nisch-Pirot-bulgarische Grenze in der Höhe von

---

[1]) Vgl. S. 60—75.

[2]) Lapovo-Kraguevatz wurde von dem Staate selbst, Velikaplana-Semendria von der Gesellschaft Vitalis gebaut. Die letztere Linie war aber von dem Bauunternehmer der Hauptlinie Belgrad-Nisch-Vranja schon früher als Schleppbahn zum Transport der Baumaterialien des Fahrparkes für die jenseits der Wasserscheide der Save und der Morava gelegenen Strecken hergestellt worden.

[3]) Es ist das durch die offizielle „statistische Rundschau der serbischen Staatsbahnen“ (serb.) für das Jahr 1892 angegebene Anlagekapital; jedenfalls ist nicht zu vergessen, dass die in Folge des Bankerotts des ersten Bauunternehmers (Union Générale) verlorene Summe von ungefähr 12½ Millionen Francs hier nicht eingerechnet ist.

$$\left(\frac{20791165.90}{71.4} \times 100\right) = 29\,119\,278 \text{ Francs}$$

ausgegeben.

C. Die dritte Emission von 25 000 Obligationen zu 500 Francs = 12 500 000 Francs wurde im Jahre 1888 ausgegeben und diente zur Deckung der Baukosten der kleinen Linien Lapovo-Kraguevatz und Velikaplana-Semenderia, der Enteignungsentschädigungen, der Brücke an der Save, wie auch der kleinen Strecke von derselben bis Belgrad und endlich der Erweiterung oder Neuherstellung einiger Bauten etc.

Demgemäss bestand die Gesammtsumme der Baukosten von 90 810 708.04 Francs für die serbische Regierung in einer 5 %igen hypothekarischen, innerhalb 50 Jahren durch Verloosung rückzahlbaren Anleihe im Nominalwerth von 132 500 000 Francs bei einer jährlich an Zinsen und Tilgung zu zahlenden Annuität

$$\text{von } \left(\frac{132\,500\,000}{100} \times 5.4776\right) = 7\,257\,820 \text{ Francs.}$$

Nachdem 1889 die Regierung den schon einer Privatgesellschaft für 25 Jahre konzessionirten Betrieb zurücknahm, musste der Staat noch eine Summe von 9 967 811 Francs baar für das nothwendige Betriebsmaterial bezahlen. Die Summe wurde mittels der 5 %igen hypothekarischen innerhalb 60 Jahren rückzahlbaren Anleihe von 1890 zum Emissionskurse von 83,25 gedeckt, was einen Antheil

$$\text{von } \left(\frac{9\,967\,811}{83.25}\right) \times 100 = 11\,973\,346 \text{ Francs}$$

oder in runder Zahl 12 000 000 Francs an dem ganzen Nominalbetrag der Anleihe vom 1. Juni 1889 ausmachte. Die an Zinsen und Tilgung jährlich zu zahlende Summe beträgt für das Betriebsmaterial während 60 Jahren

$$\left(\frac{12\,000\,000}{100} \times 5.2828\right) = 633\,936 \text{ Francs.}$$

Verwandeln wir der Gleichmässigkeit halber diese Anleihe von 12 000 000 Francs in eine innerhalb 50 Jahren rückzahlbare Anleihe, wie sie bei der Haupteisenbahnlinie vorliegt, so beläuft sich die Annuität auf eine Summe

von $\left(\frac{12\,000\,000 \times 5.4776}{100}\right) = 657\,312$ Francs.

Rechnet man diese Annuität von 657 312 Francs zu der Hauptannuität von 7 257 820 Francs, so ergibt sich für die serbischen Eisenbahnen die Gesammtannuität von 7 915 132 Francs, d. h. 14 657 Francs per Kilometer.

Den letzten 3 Betriebsrechnungen gemäss hat die serbische Regierung an Nettoeinnahmen eine durchschnittliche jährliche Summe von

| | |
|---|---|
| 1890 . . . . . . . | 2 021 943 |
| 1891 . . . . . . . | 2 169 364 |
| 1892 . . . . . . . | 1 842 607 |
| | 6 033 914 : 3 = 2 011 304.6 |

Francs. Demnach zahlt die serbische Regierung für ein Eisenbahnnetz von 540 Kilometern

| |
|---|
| 7 915 132 |
| — 2 011 305 |
| 5 903 827 Francs, |

was per Jahr und Kilometer eine Subvention von 5 903 827 : 540 = 10 933 Francs ausmacht.

(Für die schmalspurige, 21,9 km lange Bahn wurden insgesammt 1 260 000 Francs ausgegeben, welche als ausserordentliche Staatsausgabe in das Budget aufgenommen waren).

**IV. Von den griechischen Eisenbahnlinien** gehören dem Staate nur wenige; die meisten sind Privatunternehmungen mit einer mässigen Staatssubvention. Der Betrieb aber wird ausschliesslich von Privatgesellschaften ausgeübt [1]).

---

[1]) Bezüglich der Konzessionsbedingungen der griechischen Eisenbahnen habe ich ausser den verschiedenen „Cahiers des charges", welche mir in französischer Uebersetzung zur Verfügung standen, die Angaben des Law'schen Berichtes benützt. (Report by Mr. C. C. Law on the Present economical and financial position in Greece." London 1893); dazu noch über Detailfragen: Report by Mr. Greville on the Railway in existence or in course of construction in Greece." Diese beiden Berichte sind enthalten in den englischen:

Annual series of diplomatic and consular reports on trade and finance.

1) Die älteste im März 1869 geöffnete Linie Piraeus-Athen (8.6 km) gehört einer Privatgesellschaft. Sie ist mit keiner Subvention ausgestattet; darum hat aber auch der Staat während der ganzen Konzessionsperiode von 99 Jahren, d. h. bis zum Jahre 1968, keinen Antheil an den Einnahmen. Nach Ablauf dieser Zeit soll der Staat Eigenthümer der Linie werden.

2). 451 km von der Peloponnesischen Eisenbahnlinie wurden von der in Athen mittelst französischer Kapitalien begründeten „Banque Hellénique de Crédit Général", welcher der Staat unentgeltlich den Boden lieferte und eine Staatssubvention von 20 000 Francs per Kilometer gewährte, gebaut. Für diese zwischen 1887 und 1892 dem Verkehre übergebenen Linien besitzt die Gesellschaft das Recht, dieselben innerhalb 99 Jahren, d. h. bis 1986 beziehungsweise 1991 zu betreiben. Nach einer Betriebsperiode von 15 Jahren ist der Ueberrest der Reineinnahmen (nach Vertheilung einer 7%igen Dividende an die Aktionäre) zwischen dem Staate und der Gesellschaft zu vertheilen. Eine Ausnahme davon bildet die kleine Strecke (27 km) Pyrgos-Olympia, indem die Einnahmenvertheilung hier nach Abzug einer Betriebsausgabe von 9000 Francs per Kilometer stattfinden soll.

Nach Ablauf von 99 Jahren tritt die Regierung von Rechtswegen an die Stelle der Gesellschaft. Sie übernimmt das gesammte Betriebsmaterial, die Vorräthe und die noch brauchbaren Mobilien der Eisenbahn zu von einem Sachverständigen festzusetzenden Preise. Nach Verlauf von 15 Jahren hat die Regierung schon das Recht die Konzession zurückzukaufen. Der Erwerbspreis besteht in einer dem Durchschnittsertrage der letzten 7 Jahre (von welchen die beiden ungünstigsten bei Berechnung des Durchschnitts ausser Ansatz bleiben) entsprechenden, den Aktionären bis zum Ablauf der Konzession zu zahlenden Rente. Die Rente muss mindestens den Betrag der im letzten Jahre vor dem Rückkauf der Konzession gezahlten Dividende erreichen.

Die von der Regierung als Subvention für diese 451 km bezahlte Summe beläuft sich auf 8 921 968 Neudrachmen, welche grösstentheils durch die Anleihe von 1884 und 1887 bei einem durchschnittlichen Zins von 7 % al pari gedeckt wurde. Demgemäss beläuft sich die während der Konzessionsdauer von 99 Jahren

jährlich zu zahlende Annuität an Zinsen (7.2) und Tilgung (0,007395) im Ganzen auf:

$$\frac{8\,921\,968 \times 7\,207\,395}{100} = 643\,041$$

$$\text{oder } 643\,041 : 451 = \underline{1425 \text{ Francs}}$$

per Jahr und Kilometer. Wenn der gegenwärtige Betrag der Betriebseinnahmen (9505 Francs per Kilometer für das Jahr 1892) noch lange auf einen Gewinnantheil der griechischen Regierung warten lässt, so konnte der Staat doch an verschiedenen Steuern, wie unten ausführlicher besprochen wird, eine Auflage von 296 000 Francs erheben.

3) Durch das Gesetz vom 6. Juni 1882 wurden die Konzessionen der thessalischen Linien bestätigt. Für die Linie Velestino-Kalabaka (146 Km.) gab die Regierung dem Konzessionär eine Subvention von 20 000 Neudrachmen per km, d. h. insgesammt (20 000 × 143 400) = 2 868 800 Neudrachmen, welche sich nach dem Zinsfusse der dafür aufgenommenen Anleihe von 7.2 % al pari berechnet, in eine während 99 Jahren zu zahlende Subvention

$$\text{von } \frac{2\,868\,000 \times 7.3188}{100} = \underline{208\,893 \text{ Neudrachmen}}$$

für die ganze Strecke oder von 1430.7 Neudrachmen per Kilometer verwandelt. Für die Strecke Volo-Velestino-Larissa gab die Regierung keine Subvention. Der Konzessionär der letzteren Strecke ist derselbe, nämlich der konstantinopolitanische Grieche Makrogordoto. Die übrigen Bestimmungen sind durch und durch dieselben wie bei den peloponesischen Bahnen.

4) Die 76 km lange attische Eisenbahn Athen-Kephissia-Laurion wurde durch das Gesetz vom 6. Juni 1882 der Gesellschaft der Bergwerke bei Laurion für eine Zeitdauer von 99 Jahren konzessioniert, und ausschliesslich auf Rechnung dieser Gesellschaft gebaut und ist im übrigen den bei den thessalischen und peloponnesischen Bahnen erwähnten Bedingungen unterworfen.

5) Durch ein spezielles Gesetz vom 13. Mai 1881 wurde der Gemeinde Letrion die Ermächtigung ertheilt, die 13 km lange Bahn Pyrgos-Katakolo auf eigene Rechnung ausführen zu lassen. Der Staat hat sich keinen Antheil an den Einnahmen vorbehalten, hat

aber dennoch im letzten Jahre an Auflagen die Summe von 21 485 Neudrachmen oder 1653 Neudr. per Kilometer einkassiert. Der Betrieb wird von der peloponnesischen Gesellschaft gegen eine vorausbedungene Summe für Rechnung der Eigenthümerin, der Gemeinde Letrion, ausgeführt.

6) Die Linie Myli-Kalamata (180 km) sollte von der „Société Internationale de Construction de Braine-le-Comte“ gegen eine Gesammtsumme von 25 000 000 Francs gebaut werden, welche Gesellschaft aber nur 103 km vor ihrem Bankerotte vollendete. Diese 103 km haben dem Staate die Summe von 22 500 000 Francs gekostet, während der Staat für die übrigen 77 km, welche von der Gesellschaft der peloponnesischen Eisenbahnen gebaut werden sollen, eine Summe von 3 300 000 Neudrachmen an die letztere Gesellschaft zu zahlen hat. Man berechnet, dass die Vollendung dieser Strecke eine Ergänzungssumme von noch 3 000 000 Neudrachmen erfordern wird. Der Betrieb dieser Linie ist der Gesellschaft der peloponnesischen Eisenbahnen anvertraut, und zwar in der Weise, dass nach einem Abzug von 4000 Neudrachmen für die Betriebsausgaben die Einnahmen zwischen dem Staate und der Betriebsgesellschaft getheilt werden müssen. Zur Deckung der Baukosten der ausgebauten 103 km hat die Regierung im Jahre 1888 eine provisorische Anleihe aufgenommen, welche später bei den verschiedenen Konzessionen mit den anderen Anleihen vermischt wurde. Diese Anleihe wurde zu 6% bei einem Emissionskurse von $81\frac{1}{2}$% aufgenommen, was den Zins al pari auf 7,362 steigert. Fügen wir die jetzt noch zu zahlenden 3 300 000 Neudrachmen der schon bezahlten Summe von 22 500 000 Francs bei, so erreichen die Gesammtkosten dieser 180 km langen Linie ungefähr 25 800 000 Frcs., welche in eine 7.362%ige Anleihe verwandelt, während 99 Jahren, einschliesslich einer Tilgung von 0.008481% eine Annuität

$$\text{von } \frac{25\,800\,000 \times 7\,370\,481}{100} = \underline{1\,901\,584 \text{ Francs}}$$

fordern wird.

Aus den Betriebseinnahmen der zwei durch die im Bau befindliche Strecke von 77 km von einander getrennten Rümpfe Myli-Tripolis (59 km) und Kalamata-Diavolitzi (44 km) kann man keinen Schluss auf die finanzielle Lage dieser Bahn ziehen, welche

mit der auch noch im Bau sich befindenden normalspurigen Bahn Piraeus - Athen - Larissa verbunden, das ganze Königthum durchschneiden wird. Wenn die Betriebseinnahmen der zwei 103 km langen Rümpfe im letzten Jahre per Kilometer kaum die Summe von 4262 Drachmen erreichten, so kann man nach der Eröffnung der ganzen Linie nicht mehr als eine Verdoppelung derselben, 8 bis 9000 Drachmen per Jahr und Kilometer, erwarten, weil das durchquerte Land keine grosse Produktion darbietet. Zahlt die Regierung gegenwärtig eine jährliche Summe

$$\text{von } \frac{1\,901\,584 - 221\,114}{103} = \underline{16\,315 \text{ Frans}}$$

für jedes im Betrieb stehende Kilometer, so wird die nach der Eröffnung der ganzen Linie per Jahr und Kilometer zu zahlende Last nicht unter

$$\frac{1\,901\,584 - \{2500 \times 180\}}{180} = 8064 \text{ Francs}$$

betragen können.

7) Die 44 km lange Bahn Missolonghi-Agrinion wurde von einer belgischen Gesellschaft zu 85 380 Francs das Kilometer für Rechnung der griechischen Regierung gebaut. Die von der Regierung für diese Bahn bezahlte Gesammtsumme von 85 380 $\times$ 44 = 3 756 720 Francs wird, nach dem gewöhnlichen Fusse der griechischen Anleihen — $7\frac{1}{2}\%$ al pari — berechnet, während 99 Jahren eine Annuität (Zinsen 7.2% und Tilgung 0.007395%) von im Ganzen 270 762 Francs oder 270 762 : 44 = <u>6153.6 Francs</u> per Jahr und Kilometer erfordern. Der Betrieb dieser Bahn ist für eine Zeitdauer von 99 Jahren von der Eröffnung — 1887 — an d. h. bis zum Jahre 1986 konzessioniert und zwar so, dass nach einem Abzug von 4000 Drachmen per Kilometer für die Betriebskosten, der Rest der Bruttoeinnahmen zwischen der Regierung und der Betriebsgesellschaft je zur Hälfte vertheilt werden muss. Eine Erhöhung der gegenwärtigen Bruttoeinnahmen (von ungefähr 3000 im Jahre 1892) ist vor einer Verlängerung der Bahn bis zu der Stadt Arta nicht zu erwarten.

7) Der kleinen Verlängerung dieser Bahn von Missolonghi bis Krionery (16 km), welche von der Betriebsgesellschaft derselben

gebaut wurde, hat die Regierung eine Subvention von 20 000 Drachmen per Kilometer gegeben. Die Betriebskonzession ist für eine Zeitdauer von 99 Jahren d. h. bis zum Jahre 1986 ertheilt und zwar so, dass nach Abzug einer Summe von 9000 Drachmen per Kilometer die übrigen Einnahmen zwischen der Regierung und der Gesellschaft je zur Hälfte vertheilt werden. Die jetzigen Bruttoeinnahmen aber haben mit Mühe die Summe von 3000 Drachmen per Kilometer erreicht. Die Zukunft dieser Strecke ist auch von einer Verbindung mit Arta abhängig. Diese Subvention von 20,000 Drachmen verwandelt sich nach dem gewöhnlichen Fusse von 7,2% al pari berechnet, in eine während 99 Jahren zu zahlende Annuität von 1441 Drachmen per Kilometer.

8) Für die schon gebauten 21 km der Linie Diakophto-Kalavryta hat die griechische Regierung eine Summe von 2 400 000 Drachmen bezahlt. Der Betrieb dieser theilweise als Zahnradbahn eingerichteten Linie ist schon konzessioniert, und zwar so, dass nach Abzug einer Summe von 2500 Drachmen per Kilometer für die Betriebskosten die übrigen Einnahmen je zur Hälfte zwischen der Regierung und der Betriebsgesellschaft zu vertheilen sind. Es sind noch keine Betriebsergebnisse für diese Bahn vorhanden.

9) Von der normalspurigen insgesammt 338 km langen Staatseisenbahn Piraeus-Athen-Larissa mit Abzweigungen nach Chalkis (19 km) und Lamia [1] (21 km) sollten vertragsmässig die Strecken Piraeus-Athen-Bozati-Liano-Kladhi-Pentamilos (268 km) und die bei den Zweigbahnen (40 km) schon in dem laufenden Jahre dem Betriebe übergeben werden; doch ist dies noch nicht geschehen.

Der Bau dieser Linie wurde durch eine Königliche Verordnung vom November 1889 den Herren Eckersley, Godfrey und Liddelon, lauter Engländern, gegen eine von der Regierung zu zahlende Summe von ungefähr 2 000 000 Livres Sterling oder 50 000 000 Francs einschliesslich des Betriebsmaterials anvertraut. Die Linie muss Ende 1894 vollständig dem Betriebe übergeben werden. Die Bauarbeiten haben im Jahre 1890 angefangen. Gegenwärtig sind ausser den fast vollendeten Abzweigungen nach Lamia (21 km) und Chalkis (19 km) Bauarbeiten von ungefähr

---

[1]) Ueber den Zustand der Bauarbeiten dieser Linie Ende 1892 vgl. Report on the trade of Piraeus for 1893.

200 km, meistentheils auf der Strecke von Piraeus-Athen bis zu dem 2000 Meter langen Tunnel bei Bralo ausgeführt. Selbst ein erheblicher Theil des Londoner Betriebsmaterials ist schon in Piraeus angekommen. Die grössten Bauschwierigkeiten sind sozusagen in einer 20 km langen Strecke bei Bralo zentralisiert, wo der grosse Tunnel von 2000 Meter zu durchbrechen und eine Menge von kleinen Tunnels, Brücken, Viadukten u. s. w. herzuzustellen ist. [1])

Für die Bezahlung der Baukosten dieser Linie hat die griechische Regierung schon am Anfange der Bauarbeiten im Jahre 1890 in zwei Emissionen eine 5%ige, innerhalb 99 Jahren zu tilgende

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Anleihe | a) 45 000 000 | zu 89% | = | 40 050 000 |
| | b) 15 000 000 | zu 86% | = | 12 900 000 |
| von Francs | 60 000 000 | Nominal | = | 52 950 000 |

Realkapital aufgenommen, die eine Annuität von 3 037 137 und zwar 1 518 500 Francs zahlbar am 3. Juni und 1 518 637 Francs am 3. Dezember erfordert. Verwendet man das ganze reale Kapital von 52 950 000 Francs dieser Anleihe für den Bau des 388 km langen Eisenbahnnetzes, was mehr als sicher ist, so ergibt sich für die Staatskasse eine jährliche Last von ungefähr

$$\frac{3\,037\,137}{338} = 8985.6 \text{ Francs}$$

per Kilometer.

Es scheint, als ob der Staat den Betrieb dieser Eisenbahnen selbst übernehmen wolle; jedoch kann man schon jetzt sagen, dass nach Abzug der Betriebsausgaben die Einnahmen mit Mühe einen Ueberschuss von 1500 Francs per Kilometer liefern können.

Was die projektierten Eisenbahnlinien: Karitaena-Leondari (20 km), Pyrgos-Pylos-Kyparissia-Meligala (138 km) und Leondari-Sparta-Xirokambi (62 km) betrifft, so sind hiefür noch keine Konzessionen gegeben.

Es ist zu bemerken, dass die griechische Regierung, trotz der allgemein bekannten Ungebundenheit der durch europäische Kapitalien ins Leben gerufenen Unternehmungen, wie sie in allen übrigen Balkanländern sich findet, bei allen Eisenbahnkonzes-

[1]) Ueber den Bankrott der Baugesellschaft etc. vgl. S. 85.

sionen in erster Linie der Würde des Staates Rechnung trug, indem sie, alle Eisenbahnunternehmungen nicht nur der landesüblichen Gerichtsbarkeit und der griechischen Unterthanenschaft, sondern auch allen Staatsauflagen unterwarf. Damit hat die griechische Regierung den anderen Balkanstaaten das Beispiel der Selbstständigkeit gegeben.

Die hauptsächlichsten dieser Auflagen[1]) lassen sich in folgender Weise kurz zusammenfassen:

1) Eine 5%ige Taxe des Fahrkartenwerthes, welche für sich allein ein Viertel der gesammten Eisenbahnauflagen ausmacht;
2) eine 5%ige Auflage an Stempelgebühren;
3) eine Personalsteuer u. s. w.

Dank diesen Auflagen konnte der Staat während des letzten Finanzjahres, 1892, eine Erhöhung seiner Goldeinnahmen von ungefähr 693 000 Francs ermöglichen und zwar so, dass sich die vom Staate zu tragende Eisenbahnlast, in der Weise gestaltet hat, wie die folgende Tabelle Nr. 5 uns es darstellt.

---

1) Vgl. Report by Mr. Law.

## Tabelle Nr. 5.

Die Subventionsverhältnisse der im Betrieb stehenden griechischen Eisenbahnen im Jahre 1892.

| Linien | Länge in km | Vom Staate jährlich zu zahlende Subvention | | | | Staatseinnahmen | | | | Endergebnisse der Staatssubvention bezw. Staatseinnahmen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Staatsbahnen | | Privatbahnen | | Betriebseinnahmen | | Staatsauflagen | | | |
| | | per km | Für die ganze Linie | per km | Für die ganze Linie | per km | per Linie | per km | per Linie | per km | per Linie |
| | | Francs | | | | Francs | | | | Francs | |
| 1. Piraeus-Athen . . . | 8.6 | — | — | — | — | — | — | 15 080 | 129 720 | + 15 080 | + 129 720 |
| 2. Thessalische Bahnen . | 203 | — | — | 1 029 a) | 208 893 | — | — | 618 | 125 500 | — 401.1 | — 81 400 |
| 3. Piraeus-Peloponnesische | 451 | — | — | 1 425.8 | 643 041 | — | — | 657 | 296 300 | — 768.8 | — 346 720 |
| 4. Attische Bahnen . . | 76 | — | — | — | — | — | — | 804 | 61 110 | + 804 | + 61 110 |
| 5. Pyrgos-Katakolo . . | 13 | — | — | — | — | — | — | 1 653 | 21 485 | + 1 653 | + 21 485 |
| 6. Myli-(Mylus)-Kalamata | 103 | 10 441.5 b) | 1 075 475 | — | — | 131 | 13 493 | 215.5 | 22 500 | — 10 095 | — 1 039 500 |
| 7a. Missolonghi-Agrinion | 44 | 6 153.6 | 270 762 | — | — | — | — | 381 | 22 860 | — 5 772.6 | — 254 000 |
| 7b. Agrinion-Krionery . | 16 | — | — | 1 441.5 | 23 064 | — | — | | | — 1 065.5 | — 18 000 |
| Total- und Durchschnitts-Summe . . . . | 914.6 | 16 605 | 1 346 237 | 3 896.3 | 874 998 | 131 | 13 493 | 74 | 679 475 | — 566.9 | — 1 527 305 |

Bemerkung: a) Ist nach dem Durchschnitte der ganzen Linie (203 km) berechnet, während in der That nur die Strecke Velestino-Kalabaka (143 km) subventioniert ist, d. h. 1430.7 Frcs. per km.
b) Ist nach der Annuität von 1 879 473 Frcs für die ganze Linie von 180 km berechnet.

**V. Die Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegovina** sind Staatseigenthum, und zwar steht die k. k. Militärbahn, Doberlin-Banjaluka, und die k. k. Bosnabahn (Bosnisch-Brod-Zenitza 189.6 km) dem gemeinsamen Reichs-Kriegsministerum zu, die Abzweigung Doboj-Siminhan (66.7 km) und deren Verlängerung Zenitza-Sarajevo (78.5 km), wie auch die bosnisch-herzegovinische Bahn Sarajevo-Metkovitz (178 km) der Landesregierung. Eine Ausnahme machen die beiden kleinen Abzweigungen der Bosnabahn, welche Privatunternehmungen sind, und zwar gehört die 20.5 km lange Montanbahn Vogoschtscha-Tschevljanovitsch der Landesregierung und der Gewerkschaft „Bosnia", während die 40.3 km lange Schleppbahn, die sogenannte Usorathalbahn, ausschliesslich der Firma Morpugo und Parente gehört.

Die k. k. Bosnabahn, Bosnisch-Brod-Zenitza [1]) (108.6 km) wurde für Rechnung des Reichs-Kriegsministeriums um die Summe von 7 410 311 Fl. erbaut, wovon 3 447 711 Fl. auf die während der Jahre 1879—1892 durchgeführten Verbesserungen treffen. Mit Ausnahme der Betriebsjahre 1880 und 1881 wurden für alle übrigen Jahre Ueberschüsse erzielt, so dass sich das Anlage-Kapital durchschnittlich mit 4 % verzinste. Einen Theil von diesen Ueberschüssen aber verwendet die Kriegsverwaltung seit 1888 für die Verbesserung der während der Türkenherrschaft gebauten Militärbahn Doberlin-Banjaluka, die sonst eine sehr schwache Betriebseinnahme darbietet. Der Gesammtbetrag dieser Verbesserungskosten, welche bis 1888 aus besonderen Krediten gedeckt wurden, ist nicht bekannt, da der grösste Theil der Arbeiten von den Truppen ausgeführt worden ist.

Der Bau der 78.6 km langen Strecke Zenitza-Sarajevo [2]) wurde auf Anordnung des österreichisch-ungarischen gemeinsamen Ministeriums und unter Leitung des österreichisch-ungarischen Reichs-Kriegsministeriums von der Bauunternehmung M. Gerstle und Comp. um den Betrag von 3 785 209.05 Fl., d. h. 48 157.88 Fl. per Kilometer sammt Grundeinlösung und Einrichtung ausgeführt. Die Deckung dieser Summe, wie der später an Verbesserungsauslagen verwendeten Summe von 101 827 Fl. fand zum Theil aus den der Landesregierung eröffneten besonderen Krediten (2 831 000 Fl. zu

---

1) *Glaser*'s Annalen für Gewerbe- und Bauwesen 1890: Bosnabahn

2) „Z. des öst. J. und Arch. V." Nr. 22. 1892.

5 % al pari) aus den Gesammtaktiven der österreichisch-ungarischen Monarchie statt. Demgemäss wird die für die Baukosten verwendete Gesammtsumme von 3 887 036 Fl., nach dem landesüblichen Fusse von 5 % al pari berechnet, eine jährliche Rente von 194 353 Fl. Zinsen erfordern. Nach den letzten Berechnungen der letzten Betriebsjahre hat diese Linie durchschnittlich ungefähr 128 422 Fl. an Nettoeinnahmen, so dass sich die von der Landesregierung zu tragende Last auf nur (194 352 — 128 422) = 65 930 Fl. im Ganzen oder 65 930 : 78.6 = 838.8 Fl. per Kilometer vermindert.

Die Abzweigung Doboj-Siminhan[1]) (66.7 km) wurde unter Leitung der k. k. Bosnabahndirektion ausschliesslich aus Landesmitteln für die Summe von 1 285 802 Fl. gebaut, und zwar wurden 285 802 Fl. aus den Ueberschüssen des Landes entnommen und 1 000 000 Fl. von einem Wiener Bankhause auf Rechnung des Landes entlehnt. Von diesem Kapital waren schon bis November 1887 400 000 Fl. aus den Ueberschüssen zurückgezahlt, die Zurückbezahlung des Restes von 600 000 Fl. erfolgte in den nächsen Jahren, so dass die Bahn ausschliesslich aus Landesmitteln entstanden ist. Die dazu aufgewendete Summe von 1 285 802 Fl., erfordert nach dem landesüblichen Fusse von 5 % al pari berechnet, eine jährliche Rente von 64 290 Fl. Zinsen, welche sich nach Abzug der durchschnittlichen Nettoeinnahmen der Linie von ungefähr 50 000 Fl. auf die als Subvention zu betrachtende Summe von rund 15 000 Fl. im Ganzen oder 15 000 : 66.7 = 225 Fl. per Jahr und Kilometer vermindert.

Bei der kleinen Abzweigung Vogoschtscha-Tschevljanovitsch (20.5km) ist die Landesregierung nur mit der Summe von 118 198.93 Fl. betheiligt. Die heutzutage von der Miteigenthümerin dieser Bahn, der Gewerkschaft „Bosnia", gezogenen Vortheile übertreffen die Landesopfer bei weitem.

Die andere kleine Abzweigung, die sogenannte Usorathalbahn (40 km) ist Privatunternehmung und eine durchaus industrielle Schleppbahn.

Die Strecke Mostar-Metkovitz (43.2 km) der bosnisch-herzegovinischen Eisenbahn Sarajevo-Metkovitz (176.7 km) wurde im Auftrage und für Rechnung des österreichisch-ungarischen gemeinsamen

---

[1]) „Zeitschrift der österr. Jngenieur und Architekten Vereine." Nr. 22. 1892.

Finanzministeriums unter militärischer Bauleitung von der Bauunternehmung Karl Freiherr v. Schwarz um den Pauschalbetrag von 1 344 247.50 Fl. exclusive der Grundeinlösung, der Telegrapheneinrichtung und der Beschaffung der Fahrbetriebsmittel, hergestellt. Nach diesen Ergänzungen belief sich die Bausumme auf 1 700 000 Fl. oder rund 40 000 Fl. per Kilometer. Diese Summe von 1 700 000 Fl. wurde aus den Gesammtaktiven der österreichisch-ungarischen Monarchie für Rechnung der Landesregierung Bosniens und der Herzegovina zu einem Zinse von 5 % al pari entlehnt.

Für die Erbauung und Ausrüstung der 56 km langen Strecke Mostar-Rama wurden von der Legislative 2 800 000 Fl., für jene der 77.5 km langen Strecke Rama-Sarajevo 5 500 000 Fl. bewilligt und aufgewendet. Diese Summen wurden ebenfalls aus den Gesammtaktiven der Monarchie zu 5 % al pari entlehnt. Demgemäss erfordert die für die Herstellung der Eisenbahnlinie Metkovitz-Sarajevo (176.7 km) aufgewendete Gesammtsumme

$$\text{von Fl.} \left\{ \begin{matrix} 1\,700\,000 \\ 2\,800\,000 \\ 5\,500\,000 \end{matrix} \right\} = 10\,000\,000$$

nach dem Fusse von 5 % berechnet, eine jährliche Rente

$$\text{von } \frac{10\,000\,000 \times 5}{100} = \underline{500\,000 \text{ Fl.}}$$

Die während der letzten 2 Jahre seit der vollständigen Eröffnung der ganzen Linie erzielten Nettoeinnahmen erreichten kaum die Zahl von rund 50 000 Fl., so dass sich die von der Landesregierung zu zahlende jährliche Subvention auf 450 000 Fl. im ganzen oder 2528 Fl. per Kilometer berechnet.

Es ist zu bemerken, dass ein Theil dieser aus den Gesammtaktiven der Monarchie entlehnten Summen durch die Ueberschüsse des Betriebes zurückbezahlt ist [1]).

Alles bis jetzt über die Subventionsbedingungen der Balkanbahnen Gesagte ist in der Tabelle No. 6 kurz zusammenfasst.

---

1) Antwort des Reichscommissärs von Kallay auf die Interpellation von Chlumeckys über die finanzielle Lage des bosnisch-herzegovinischen Staatsbahnen in 1888.

## Tabelle Nr. 6.

### Belauf der Subvention per Jahr und Kilometer.

| Eisenbahn-Gruppen | Betriebslänge | Ablauf der Konzession oder der (Schuldentilgung) | Konzessions- und (Schuldentilgungs-)Dauer | Subventions- und (Schuldenbedienungs-)Betrag per Jahr und km | Einnahmenbetrag per Jahr und km an Betriebspacht | Einnahmenbetrag per Jahr und km an Betriebseinnahmen (netto) | Staatszuschuss bezw. Staatseinnahmen | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | km | | Jahre | Francs | | | | |
| I. Die Türkei: | | | | | | | | |
| 1. Oriental. Bahnen | 1185 | (1974) | (104) | (22 000) | 1 500 | — | — 2 000a) | a) Infolge des Bankerotts von 1876 und der Irade v. 1881 reduzierte Durchschnittssumme. |
| 2. Anschluss-Bahnen | 132 | (1911) | (25) | (16 125) | 2 250 | — | —13 875 | |
| 3. Salonichi-Monastir | 219 | 1993 | 99 | 14 300 b) | 8 000c) | — | — 6 300 | b) Garantierte Betriebseinnahmen. |
| 4. „ -Dedeagatsch | 456 | 1995 | 99 | 15 000 b) | 7 500c) | — | — 7 500 | |
| II. Bulgarien: | | | | | | | | |
| 1. Tzaribrod-Vakarell | 115 | (1923) | (33.5) | (13 331) | — | 610 | —12 721 | c) Vorausberechneter Betrag der Einnahmen. |
| 2. Jambol-Burgas | 111.4 | (1923) | „ | (6 461) | — | 1 520 | — 5 518 | |
| 3. Varna-Rustschuk | 222.8 | (1922) | „ | (17 111) | — | 275 | —16 836 | d) Vorausberechneter Betrag des Betriebs-Ueberschusses. |
| 4. Pernik-Sofia | 32 | (1925) | „ | (9 987)c) | — | 1 500 d) | — 8 487 | |
| 5. Sofia-Kaspetschan | 440 ? | (1925) | „ | (14 000)c) | — | 2 000 d) | —12 000 | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| III. Serbische Bahnen . . | 540 | (1932) | (50) | (10 933) | | — | 3 860 | —10 935 |
| IV. Griechenland: | | | | | | | an Steuern | |
| 1. Peloponnesische Bahnen | 451 | 1984—6 | 99 | 1 425 | e) | | 657 | — 768.8 |
| 2. Pyrgos-Olympia . . . | | | — | „ | f) | | — | — |
| 3. „ -Katakolo . . . | 13 | 1983 | — | — | g) | | 1 653 | + 1 653 |
| 4. Myli-Kalamata . . . | 180 | (1986) | (99) | (10 564.3) | h) | 131 | 215 | —10 095 |
| 5. Diakophto-Kalavrita . | 23 | „ | „ | — | i) | | — | — |
| 6. Thessal. Volo-V.-Larissa | 59 | 1984 | 99 | — | e) | — | 618 | + 618 |
| 6. Thessal. Velestino-Kalabaka . . . | 143.6 | | | 1 439.7 | | | | — 807.8 |
| 7. Attische Bahnen . . . | 76 | „ | „ | — | e) | — | 804 | + 804 |
| 8. Piraeus-Athen . . . . | 8.6 | 1968 | „ | — | g) | — | 15 080 | +15 080 |
| 9. Missolonghi-Agrinion | 44 | (1989) | (99) | (6 163.6) | h) | | 381 | — 5 772.6 |
| 9. Missolonghi-Krionery | 16 | „ | 99 | 1 441.5 | f) | | | —1 060.5 |
| V. Bosnien u. die Herz: | | | | | | | Betriebs-einkommen | |
| 1. K. K. Bosnabahn . | 189.6 | — | ∞ | (4 396) | | — | 3 529 | — 867 |
| 2. K. K. Militärbahn . | 105.0 | — | | ? | | — | ? | — |
| 3. Bosnische u. Herzegov. | 322 | — | | (9 589.5) | | — | 2 760.75 | — 6 828.75 |

e) Nach Ablauf der ersten 15 Betriebsjahre ist der Rest von dem Nettoeinkommen, nach der Vertheilung eines Zinses von 7% an das Anlagekapital, zu theilen.

f) Die Betriebs-Einnahmen sind erst über 9 000 Dr. zu theilen.

g) Der Staat hat keinen Antheil an den Betriebseinnahmen.

h) Die Betriebseinnahmen über 4 000 Dr. sind zu theilen.

i) Die Betriebseinnahmen über 2 500 Dr. sind zu theilen.

# C. Betriebsorganisation.

Während in Serbien, Bulgarien und in den occupierten Provinzen, Bosnien und der Herzegovina alle Eisenbahnen im Staatsbetriebe sich befinden, sind die Bahnen Griechenlands und der Türkei ausschliesslich im Privatbetriebe. Um eine richtige Vergleichung der verschiedenartigen Betriebs-Systeme zu ermöglichen, werden wir den Betrieb für sich allein betrachten und bei den im Staatsbetrieb stehenden Staatsbahnen eine Sonderung der gewöhnlichen Betriebskosten von den den Allgemeinen Staatsausgaben zufallenden Kosten durchführen.

I. Die sämmtlichen **türkischen Eisenbahnen** mit Ausnahme der kleinen Strecke Bellovo-Vakarell, welche unter sonst gleichen Bedingungen von der bulgarischen Regierung betrieben wird, werden von der sogenannten „Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen“ verwaltet [1]). Sie gilt als eine Aktiengesellschaft, deren Domizil sich seit 1890 in Wien befindet, und ist seit 1880 der österreichischen Gerichtsbarkeit unterworfen. Bei den jährlich Ende Juni stattfindenden Generalversammlungen wählen die Aktionäre einen Verwaltungsrath von mindestens 6 und höchstens 12 Mitgliedern, von welchen wenigstens die Hälfte Angehörige der österr.-ungar. Monarchie sein müssen. Dieser Verwaltungsrath, dessen Mitglieder eine ihnen zugewiesene Tantième für ihre Mühewaltung erhalten, ist mit der Führung der Centralverwaltung beauftragt, während die eigentliche Betriebsverwaltung durch eine in Konstantinopel sitzende Betriebs-Direktion besorgt wird. Der Verwaltungsrath hat sich im Bewusstsein seiner Verantwortlichkeit gegenüber der Gesellschaft alle Entscheidungen bezüglich des Betriebes vorbehalten, welche von prinzipieller oder von erheblicher finanzieller Bedeutung sind, und behält die Leitung aller eigentlichen Gesellschaftsangelegenheiten in eigener Hand. Er hat ferner regelmässige Berichterstattungen der Direktion eingeführt, stellt

---

[1]) Geschäftsbericht der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen in Wien für 1890; „Oest.-E.-Z.“ Nr. 31. 1891.

das Jahresbudget und die allgemeinen Normen für die Führung der Verwaltung fest und hat einen eigenen Delegirten in Konstantinopel bestellt, welcher sich in allen Angelegenheiten auf dem Laufenden erhält und mit dem Verwaltungsrathe in steter Verbindung ist. Die Gesellschaft hat auch einen Repräsentanten bei der bulgarischen Regierung in Sofia. Dadurch, sowie durch öftere Abordnungen von Mitgliedern nach Konstantinopel ist der Verwaltungsrath in der Lage, genau von dem Stande der Geschäfte unterrichtet zu bleiben und, wenn nöthig, seinerseits sachkundig eingreifen zu können. Die Befugnisse der Betriebs-Direktion in Konstantinopel sind soweit ausgedehnt, dass eine prompte Geschäftserledigung möglich und zugleich der Direktion gegenüber anderen Eisenbahnverwaltungen und den Staatsbehörden eine der von ihr zu verwaltenden Eisenbahn nothwendige Autorität gegeben ist.

Die Betriebsdirektion in Konstantinopel besteht aus einem Direktor, drei Abtheilungsvorständen und dem Leiter des kommerziellen Dienstes. Der Direktor ist mit der allgemeinen Leitung der sämmtlichen Geschäfte und Diensteszweige betraut; er vertritt die Gesellschaft gegenüber der türkischen Regierung. Ausserdem sind ihm gegenwärtig das juristische Bureau, die Central-Comptabilität, der ärztliche Dienst, die Registratur und das Expeditionsbureau, woraus die Dienstabtheilung I besteht, direkt unterstellt;

die Abtheilung II befasst sich mit dem Verkehrs- und Expeditionsdienst,

die Abtheilung III mit dem Zugbeförderungs- und Werkstättendienst,

die Abtheilung IV mit dem Bau- und Bahnerhaltungsdienst.

Dem Leiter des kommerziellen Dienstes obliegen die auf das Tarifbureau und auf die Einnahmekontrolle bezüglichen Geschäfte im unmittelbaren Einverständnisse mit dem Direktor.

Ausserdem ist die Gesammtstrecke in vier Bau- und eben soviel Betriebs-Inspektionen mit den Sitzen in Konstantinopel, Adrianopel, Philipoppel und Salonichi getheilt. Die Inspektion von Philipoppel wurde erst im Jahre 1889 nach inständigem Ansuchen der bulgarischen Regierung errichtet; leider hat man das erwünschte Ziel damit nicht erreicht, weil diese Inspektion für alle Dienstzweige ausser der Bauerhaltung und Bauaufsicht der Strecken Mu-

stafa-Pascha-Bellovo (206 km) und Trnovo Seimen-Jambol (106 km) der Betriebs-Inspektion in Adrianopel und beziehungsweise derjenigen in Konstantinopel unterstellt ist. Die Nachtheile, welche durch den Mangel einer wenigstens mit der den gewöhnlichen Inspektionen eigenen Selbstständigkeit ausgestatteten Verwaltungsbehörde für die im bulgarischen Gebiete sich befindenden 312 km Eisenbahnstrecke den Landesinteressen erwachsen, vertragen keinen Kommentar mehr. Es genügt zu erwähnen, dass alle Klagen wegen fehlerhafter Taxenerhebung, wegen unberechtigter Zusatzgebühren, wegen Güterverderb und Güterverschwinden, mit einem Worte alle Ansprüche der Passagiere und der Kaufleute nach Konstantinopel geschickt werden müssen, um da von einer mit den Landesgesetzen gar nichts gemeinhabenden Behörde entschieden zu werden. Noch beträchtlicher ist der durch den Zugbeförderungsdienst den Landesinteressen verursachte Schaden, die Zugbeamten gehören der Inspektion von Adrianopel, somit der türkischen Unterthanenschaft an. Selbst die Wagenvertheilung an den Stationen hängt direkt von Adrianopel ab, was für den Landeshandel unendliche Nachtheile zur Folge hat. Es ist im bulgarischen Gebiete kein Depot an Betriebsmitteln vorhanden, so dass, als vor zwei Jahren zwischen den Stationen Tatar-Basardschik und Kertschim die alte Lokomotive zerbrach, die Passagiere bei der unerhörten Winterkälte eine ganze Nacht auf dem offenen Felde bleiben mussten, weil die Maschine nur aus Adrianopel (200 km weit) gesendet werden konnte![1])

Die Befugnisse der Betriebsinspektionen bestehen hauptsächlich in einer indirekten Aufsicht über die pünktliche Ausführung der von der Direktion erlassenen Anordnungen. Sie haben auch unter der Leitung der entsprechenden Abtheilung bei der Direktion für die Erhaltung und Verbindung der unter ihre Aufsicht gestellten Strecke mit den ihr zugehörigen Materialien zu sorgen. Der Zugbeförderungsdienst wird ebenfalls von den Inspektionen ausgeführt. Sonst aber sind sie unter die direkte Aufsicht der Direktion gestellt. Die Bau- und Betriebs-Inspektionen sind unter einem Ingenieur als Inspektor vereinigt.

---

[1]) *M. Kolaroff*, Die orientalischen Eisenbahnen in Bulgarien (bulg.) Philipoppel 1893.

Die vier Hauptinspektionen sind zusammen in 11 Ingénieur-Sectionen und diese wieder in Bahnmeisterbezirke getheilt; die Länge eines solchen beträgt im Durchschnitt 40 km, weshalb jedem Bahnmeister zur Ausübung des Dienstes eine Draisine zur Disposition steht. Jeder Betriebs-Inspection ist ein Maschineningenieur für die Leitung des Zugbeförderungsdienstes und der Werkstätte, sowie das sonst für den Verkehrs-Telegraphen und Kontrolldienst nöthige Personal zugetheilt.

Im Uebrigen sind die Verwaltungsprinzipien und die Detailorganisation des Dienstes ebensolcher Art, wie bei den westeuropäischen Bahnen. Die Funktionen jeder Charge sind durch kurze und klare Instruktionen geregelt[1]).

Die Beamtengehälter sind den Preisen der Lebensbedürfnisse des Landes entsprechend: ein Betriebsinspektor erhält bei freier Wohnung 12000 Francs für das Jahr; ein Bahnmeister freie Wohnung und bis 4500 Francs; ein Bahnwärter freie Wohnung und 6—720 Francs; ein Lokomotivführer 2700—2900 Francs, hiezu etwa 1200 Francs an Kilometergeldern und Ersparnissprämien; ein Zugführer 1800 Francs, hierzu Fahrgeld 22 cent. für je 8 km. Eleven für den Stations- oder Bureaudienst erhalten 3 Francs Diäten, nach Ablegung der Prüfung 175 Francs für den Monat.

Die Oberbeamten sind nahezu durchweg Deutsche, Oesterreicher und Schweizer; ebenso das technische Strecken- und Maschinenpersonal.

Die Stationsbeamten, das Zugs- und untergeordnete Stationspersonal werden zumeist aus Einheimischen griechischer und armenischer Nationalität gebildet. Während alle Linien Länder von ausschliesslich bulgarischer und türkischer Zunge durchfahren, schafft sich die Betriebsverwaltung bei dem vorhandenen Nationalitätshass durch diese Wahl ihrer Beamten, welche meistentheils

---

[1]) *Chemins de fer Orientaux*:

a) **Reglements d'exploitation, Wien 1872;**

b) **Reglements concernant le service de mouvement, Versailles 1883;**

c) **Reglement concernant le service de recettes, Constantinople 1883;**

d) **Vorschriften für die Zugsbelastung und Fahrgeschwindigkeit (auch franz.), Versailles 1883.**

aus den Kaffeehäusern und Trinkhallen Konstantinopels rekrutiert sind, unendliche Misshelligkeiten bei der Landesbevölkerung.

Die Professionisten des Bau- und Maschinendienstes sind grössten Theils vom Auslande herangezogen, die gewöhnlichen Arbeiter, Vorarbeiter bei der Bauunterhaltung und Bahnwächter sind Einheimische und zwar meistentheils Bulgaren.

Die offizielle Geschäftssprache ist nach aussen hin die französische, soweit nicht die Benutzung der Landessprachen (Türkisch, Bulgarisch) aus den Umständen sich ergibt. Der grösste Theil der internen Korrespondenz wird, den Beamtenverhältnissen entsprechend in deutscher Sprache geführt. Instruktionen, Reglements und Dienstbefehle werden in beiden Sprachen erlassen.

Für die Ausübung der Staatskontrolle bezüglich der Regelmässigkeit des Betriebes sind jeder Inspektion Staatskommissäre [1]) beigegeben, deren Thätigkeit ausschliesslich in einer nähern Aufsicht über den Gang des Betriebes überhaupt besteht. Sie sind verpflichtet, nach Ablauf jedes Monates an die dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten beigegebene Eisenbahndirektion einen Bericht über die vorgekommenen Ereignisse, wie auch über den Stand des Betriebes überhaupt zu erstatten. Sie sind auch ermächtigt, eine Kontrolle über die Betriebseinnahmen auszuüben. Endlich dienen sie noch als Vermittler zwischen der Betriebsgesellschaft und den lokalen Staatsbehörden, jedenfalls aber haben sie kein Recht, sich in die Betriebsverwaltung zu mischen. [2])

Ausser den kaiserlich-ottomanischen Kommissären ist auch ein bulgarischer Kommissär mit dem Wohnsitz in Philipoppel vorhanden. Wie man sieht, ist er jedoch im Voraus zu resultatlosen Ansuchen und nach endlosen Beschwerden zuletzt zum Schweigen verurtheilt, weil der Gesellschaftsrepräsentant bei der bulgarischen Regierung in Sofia gar nichts von den laufenden Geschäften wissen will, wenn nicht, um irgend welche gegen die Betriebsgesellschaft

---

[1]) Annexe D. du Cahier des charges d' exploitation: Réglement touchant les commissaires impépiaux Constantinople 1884.

[2]) Art. 1, Alinea 4 des „Réglément touchant les comm. imp." lautet: „D'adresser leurs (les commissaires) observations à la Direction générale des Ponts et Chaussées toutes les fois que la compagnie ne satisfaira pas à ses obligations, sans pouvoir s'immiscer dans l'administration et le service de la compagnie."

gerichtete repressive Absicht der Regierung im Voraus durch die Hilfe der der Betriebsgesellschaft geneigten und heutzutage einen grossen Einfluss in Sofia ausübenden Repräsentanten Deutschlands, besonders aber Oesterreichs zu vernichten. Nur in einem Falle will die Betriebsgesellschaft Kenntnis von der Existenz des bulgarischen Kommissärs nehmen, nämlich, wenn sie genöthigt ist, bewaffnete Hilfe von der Regierung zu verlangen.[1]) Die Polizeiordnung wird durch unter dem direkten Befehle des Regierungskommissärs stehende Staatsbehörden aufrecht erhalten. Alle zur Störung des Betriebsdienstes oder zum Schaden der Privatinteressen verursachten Vorkommnisse sind vor den Landesgerichten abzuurtheilen. Die Gesellschaft ist gegenüber dem Staate oder dem Publikum für alle durch ihre Fehler verursachten Schäden verantwortlich. Ausserdem sind die Gesellschaftsbeamten auch persönlich verantwortlich.

Die Strafgebühren sind zwischen der Regierung und der Betriebsgesellschaft zu theilen.

Für die während des Jahres 1892 im vollständigen Betriebe stehenden 1 263.783 km langen Eisenbahnlinien besass die Gesellschaft an Fahr-Betriebsmitteln [2]):

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Tender-Lokomotiven | 11 |
| 2) | Personenzug-Lokomotiven | 14 |
| 3) | Güterzug-Lokomotiven | 70 |
| 4) | Salonwagen | 6 |
| 5) | Personenwagen (I., II. und III. Classe) mit 7880 Sitzplätzen | 197 |
| 6) | Packwagen | 30 |
| 7) | Bedeckte Güterwagen | 1022 |
| 8) | Offene Güterwagen | 783 |
| 9) | Zwei-Etagen-Wagen | 60 |
| 10) | Spezialwagen | 19 |

Eine Idee von der Leistung dieser Fahrbetriebsmittel giebt uns die folgende Tabelle Nr. 7, welche die Betriebsresultate der letzten 4 Jahre bei fast gleichem Fahrpark darstellt.

---

[1]) *Kolaroff*, Die orient. Eisenbahnen in Bulgarien S. 85.

[2]) Geschäftsbericht der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen für 1892, Wien 1893.

Die vorhandenen Betriebsmittel sind und an für sich nicht ausreichend, die Nothwendigkeit einer Vermehrung derselben wird aber unvermeidlich, wenn man bedenkt, dass $^4/_5$ derselben vor 20 Jahren unter den sparsamsten Bedingungen geschaffen worden sind. Bei dem Zugbeförderungsdienst ist überhaupt eine Nachlässigkeit nach jeder Richtung hin bemerkbar. Es sind Fälle von für die Besonnenheit des Personals kompromittierendster Art vorgekommen, wie zum Beispiel jener bei der Station Hadschi-Eles, wo tagelang mit geöffneten Thüren gelassene Wagen durch den Wind viele Kilometer weit getrieben wurden, was der an der Linie beschäftigten Arbeitergruppe das Leben gekostet hat. Erwähnen wir noch den Fall bei Tatar-Basardschik, wo die zur Hilfe der schon zerbrochenen Maschine kommende Lokomotive ihrerseits zerbrach.

**Tabelle Nr. 7.**

| Betriebsjahr | Zahl der Züge | Zugkilometer | Wagenachsen-Kilometer | Zahl der täglichen Züge auf der Gesammtstrecke | Jeder Zug ist gelaufen km | Wagenachsen per Zug | Einnahmen per Zugkilometer | Ausgaben per Zugkilometer |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1889 | 23.640 | 1 787.671 | 60 043.383 | 66 | 75.62 | 34 | 7.25 | 3.72 |
| 1890 | 24.932 | 1 869.426 | 59 608.094 | 69 | 75.00 | 32 | 6.94 | 3.20 |
| 1891 | 25.623 | 1 932.987 | 62 522.337 | 71 | 75 44 | 32 | 6.72 | 3.34 |
| 1892 | 27.433 | 1 958.901 | 68 770.553 | 76 | 71.40 | 35 | 6.77 | 3.20 |

Es gibt auf den türkischen Bahnen ausser den zwei internationalen noch drei verschiedene Arten von Zügen:

1. Lokalpersonenzüge der Stadtbahn in Konstantinopel gehen zwischen Konstantinopel und Jedi-Kule, sowie zwischen Konstantinopel und den an der Küste des Marmarameeres über Jedi-Kule hinaus gelegenen Stationen.

2. Orientexpresszüge fahren zwei Mal wöchentlich nach jeder Richtung auf der Hauptlinie Konstantinopel-Philippopel-Bellovo mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 40.730 Kilometer per Stunde.

3. Reine Personenzüge sind die sogenannten konventionellen Züge, welche täglich die Hauptlinien Konstantinopel-Adrianopel-Philippopel-Bellovo — mit Ausnahme der Tage des Orientexpresszuges — und Sibevtsche-Ueskiib-Salonichi befahren. Ihre durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt auf der ersten Linie 40.870 km per Stunde und auf der zweiten 32 km. Sie setzen sich gewöhnlich aus Personenwagen aller drei Klassen zusammen.

4. Gemischte Züge befahren ausser den beiden Hauptlinien gewöhnlich die Abzweigungen und zwar die Abzweigung Trnovo-Seimen-Jambol täglich mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 26 km per Stunde, die Abzweigung Dedeagatsch-Kuleili-Burgas-Adrianopel und jene der zweiten Hauptbahn Ueskiib-Mitrovitza dreimal wöchentlich, die erstere mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 23 km und die zweite mit einer solchen von 25 km per Stunde.

5. Die Güter- und Militärzüge befahren je nach Bedarf die verschiedenen Strecken mit einer nach der Stärke der Maschinen, sowie nach den Steigungs- und Krümmungsverhältnissen der einzelnen Strecken wechselnden Normalbelastung von 100 Wagenachsen oder 500 t (Adrianopel-Kuleili-Burgas) bis herab auf 32 Wagenachsen oder 160 t (Sarembey-Bellovo), während sich die Belastung der gemischten Züge zwischen 28 und 90 und die der Personenzüge zwischen 24 und 44 beladenen Achsen oder 400 bis 1500 Sitzplätzen bewegt. Die Normalbelastung darf nur ausnahmsweise bei dem Vorliegen günstiger Umstände mit Bewilligung des Lokomotivführers um höchstens 10% überschritten werden. Bei schlechtem Wetter ist eine Minderbelastung von 5—20% zulässig.

Bei der Beförderung eines gemischten oder Güterzuges mit zwei Maschinen wird die Belastung um $^3/_4$—$^5/_6$ obiger Ziffern vermehrt.

Die Maximalfahrgeschwindigkeiten sind derzeit, wie folgt, festgestellt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| für Personen-Züge | auf 50 km | per | Stunde, |
| „ Gemischte Züge | „ 40 km | „ | „ |
| „ Güter-Züge | „ 35 km | „ | „ |

Auf den Strecken mit Steigungen von 15‰ und Kurven unter 300 m Radius reduziert sich die Geschwindigkeit auf 45, 35 und 30 Kilometer.

Die durchschnittlich während der letzten Jahre vorgekommene Fahrgeschwindigkeit und Zugbelastung zeigt die folgende Tabelle Nr. 8.

**Tabelle Nr. 8.**

| Gattung der Züge | Richtung nach | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bellovo | Konstantinopel | Dedeagatsch | Adrianopel | Jambol | T.-Seimen | Salonichi | Sibevtsche |
| Conventionelle | 39.940 | 40.870 | — | — | — | — | 32.00 | 32.00 |
| Orient-Express | 39.180 | 40.730 | — | — | — | — | — | — |
| Gemischte | 31.150 | 31.780 | 23 | 23 | 26.760 | 26.960 | 25 | 26 |

Bemerkung. Ohne die Zeit des Aufenthaltes auf den Stationen.

Die Heizung der Lokomotiven geschieht auf den dem Meere zunächst gelegenen Bahnstrecken mit englischer Kohle, auf den oberen Strecken mit Holz. Angestellte Versuche haben ergeben, dass 250 Kilogramm Kohle gleiche Heizfähigkeit haben wie ein Kubikmeter Brennholz. Der durchschnittliche Preis der Cardiffkohle in den Hafenstationen bewegt sich zwischen 25 bis 30 Francs für die Tonne, während das Föhrenbrennholz in Bellovo in den oberen Strecken der Linie Salonichi-Mitrovitza der Gesellschaft 5—5,5 Frcs per Kubikmeter kostet, so dass nach der obenerwähnten Heizfähigkeit des Brennholzes im Verhältniss zu der Kohle — wie 4 : 1 — bei dem Gebrauch des Brennholzes ein Vortheil von einem Viertel des Preises zu erzielen ist.

Damit erklärt sich sehr leicht, warum die durch den Konzessionsvertrag [1]) vom 18. Mai 1872 dem Baron Hirsch beziehungsweise der Betriebsgesellschaft abgetretenen Wälder bei Bellovo (900 qkm) verwüstet sind. Die ständigen Beschwerden der nahe-

[1]) Convention relative aux mines carrières et forêts, fait à Constantinople le 18. Mai 1872.

liegenden Gemeinden blieben gegenüber dem mächtigen durch die Diplomatie unterstützten Konzessionär fast immer resultatlos.

II. Die 451 km [1]) langen bulgarischen Staatseisenbahnen, sowie die 46 km lange türkische Strecke Bellovo-Vakarell werden durch den Staat selbst betrieben.

Mit der Centralverwaltung [2]) der bulgarischen Eisenbahnen ist die dem Finanzministerium beigegebene Direktion der öffentlichen Arbeiten beauftragt, so dass bis zu dem Inkrafttreten des im letzten Sommer votirten Gesetzes über die Beschaffung eines speziellen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, wo wahrscheinlich die Centralverwaltung der Eisenbahnen für sich allein eine besondere Direktion ausmachen wird, der Finanzminister der eigentliche Chef der Eisenbahnen ist. Jedoch ist seine Rolle nur eine formelle. Der wirkliche Chef ist der Direktor der öffentlichen Arbeiten, welcher in Verbindung mit einem besonderen höheren Beamten und einem Geschäftsführer den eigentlichen Eisenbahnausschuss bei der genannten Direktion bildet. Diesem Ausschusse unterstehen vier Abtheilungen:

die Abth. I befasst sich mit dem Verkehrs- und Expeditionsdienst;
die Abth. II mit der Controlle und dem kommerziellen Dienst
die Abth. III mit dem Bau- und Bahnerhaltungsdienst;
die Abth. IV mit dem Zugbeförderungs- und Werkstättendienst.

Die drei Eisenbahnrümpfe Rustschuk-Varna, Tzaribrod-Vakarell-Bellovo und Jambol-Burgas bilden jede für sich allein eine besondere Inspektion. Jede Inspektion besteht aus drei Abtheilungen: I. die eigentliche Inspektion verbunden mit dem Verkehrs- und Expeditionsdienst; II. der Zugbeförderungs- und Werkstätten-Dienst und III. der Bau- und Bahnerhaltungsdienst. Während bei den orientalischen Eisenbahnen alle diese drei Abtheilungen nur in der einen Person des sogenannten Inspektors sich verbinden, haben die bulgarischen Bahnen für jede Abtheilung ihren eigenen Chef und dazu noch ein beträchtliches Personal. Diese drei Eisenbahnrümpfe

---

[1]) Die neuen Strecken Sofia-Pernik (32 km) und Kaspetschan-Schumla (24 km) waren noch nicht eröffnet.

[2]) Vgl. das Budget Bulgariens für 1893.

haben im ganzen 28 Stationen und ein Personal von 275 festangestellten Beamten und 594 im Vorbereitungs- und Hilfsdienst und im Arbeitsverhältnisse beschäftigten Personen, wozu noch ungefähr 683 Taglöhner kommen.

Der höhere Beamte bei dem Eisenbahnausschusse und der Hauptingenieur bei dem Zugbeförderungs- und Werkstättendienst sind mit einem vertragsmässigen Gehalt dienende Ausländer, und zwar beläuft sich der Gehalt des ersten auf 24 000 Francs pro Jahr, der des zweiten auf 9 680 Francs. Alle übrigen Beamten sind bulgarische Unterthanen und fast ausschliesslich Bulgaren. Eine Ausnahme davon macht der Werkstättendienst, wo einige Techniker und Professionalisten anderen Nationialitäten angehören. Es ist interessant, zu bemerken, dass die bulgarische Regierung im Gegensatze zu den anderen Regierungen der Balkanländer sich von Anfang an zum Staatsbetriebe der Eisenbahnen entschloss, und demgemäss gleichzeitig mit der Bauübergabe der Linien das für einen regelmässigen Betrieb nothwendige Personal vorbereitete, indem sie eine Menge von jungen Bulgaren nach den entsprechenden Fachschulen im Auslande als Zöglinge hinausschickte, besonders aber als Praktikanten bei den kaiserlich russischen Staatsbahnen eintreten liess.

Der Direktor der öffentlichen Arbeiten hat einen jährlichen Bezug von 8 400 Francs.

Die anderen Sektionsbeamten bei der Centralverwaltung und bei den Inspektionen bekommen jährlich 6000—7200 Francs, ihre Gehilfen oder Sekretäre 4200—4800 Francs. Die jährlichen Gehälter der Unterbeamten schwanken zwischen 3600 und 1200 Frcs., während sich die der im Arbeitsverhältniss beschäftigten Personen zwischen Francs 1440 (ein Gärtner) und 600 (ein Wärter bei freier Wohnung) bewegen.

Für den Betrieb dieser im Ganzen 496.6 km langen Eisenbahnrümpfe verfügt die Betriebsverwaltung über einen Fahrpark [1]) von 40 Tendermaschinen, 117 Personenwagen, 28 Packwagen und 897 Güterwagen in folgender Vertheilung:

---

[1]) Bericht über den allgemeinen Verkehr auf den bulgarischen Staatsbahnen im Jahre 1892 (bulg.), Sofia 1893.

**Tabelle Nr. 9.**

| Bahn | Länge km | Lokomotiven | Personenwagen | Packwagen | Güterwagen |
|---|---|---|---|---|---|
| Tzaribrod-Bellovo | 160.4 | 21 | 51 | 13 | 320 |
| Jambol-Burgas | 111.4 | 6 | 19 | 5 | 179 |
| Rustschuk-Varna | 224.8 | 13 | 47 | 10 | 398 |
| Total | 496.6 | 40 | 117 | 28 | 897 |

Mit Ausnahme derjenigen der Rustschuk-Varnaer Bahn sind die Fahrbetriebsmittel in jeder Beziehung erster Qualität.

Die Zugbelastung und die Fahrgeschwindigkeit sind auf den bulgarischen Eisenbahnen in Folge der grossen Steigung (25⁰/₀₀) und der scharfen Krümmungen (275 m Radius), sowie auch der Unsolidität des Baues (Rustschuk-Varna) überhaupt niedriger als bei den orientalischen Eisenbahnen. Jedoch können Personenzüge ausser den Tender-Maschinen 100 und Güterzüge 110 Wagenachsen aufnehmen. Bei ausserordentlichen Fällen wird auf der Linie Tzaribrod-Sofia-Bellovo eine Maximalgeschwindigkeit von 60 km per Stunde erzielt, während die Maximalgeschwindigheit für die Personenzüge auf der Linie Rustschuk-Varna nur 40 km per Stunde beträgt.

Die Strecke Tzaribrod-Sofia-Bellovo wird ausser von dem zwei Mal wöchentlich nach jeder Richtung verkehrenden Orient-Expresszug täglich von einem reinen Personenzuge (dem sogenannten konventionellen Zuge) und von einem gemischten Zuge befahren, während die Linien Rustschuk-Varna und Jambol-Burgas nur von einem Personenzuge täglich befahren werden. Je nach Bedürfniss wechselt die Zahl der laufenden Güterzüge.

Alle übrigen Detail-Reglements haben die der westeuropäischen, besonders der französischen Bahnen zum Vorbilde.

III. Die Centralverwaltung [1]) der **serbischen Staatsbahnen**

---

[1]) Vgl. das Budget Serbiens für 1893, Belgrad 1893.

wird von einer dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstellten Betriebs-Direktion mit einem Betriebs-Direktor und einem Hauptinspektor ausgeführt. Es gibt keine Unterdirektionen, Inspektionen u. s. w., vielmehr folgen unmittelbar nach der Centralverwaltung, welche aus zehn mehr oder minder wichtigen Abtheilungen besteht, die speziellen Dienste. Der Direktor ist mit der allgemeinen Leitung der sämmtlichen Geschäfte und Dienstzweige betraut; ihm sind die Central-Comptabilität, der ärztliche Dienst, die Registratur und das Expeditionsbureau, woraus die Abtheilung I besteht, direkt unterstellt, während der Hauptinspektor eine Oberaufsicht, besonders über die technischen Dienstzweige ausübt.

Die Abtheilung II befasst sich mit dem Verkehrs- und Expeditionsdienst;
die Abtheilung III mit der Controlle der Eisenbahnen;
die Abtheilung IV mit dem Tarifwesen;
die Abtheilung V mit der Personalsausbildung;
die Abtheilung VI mit dem Zugbeförderungsdienst;
die Abtheilung VII mit dem Werkstättendienst;
die Abtheilung VIII mit dem Bau- und Bahnerhaltungsdienst;
die Abtheilung IX mit dem Wirthschaftsdienst und
die Abtheilung X mit der Statistik.

Die Gehälter der höheren Beamten gleichen denen der bulgarischen; der Direktor bekommt 8500 Francs, der Hauptinspektor 7500 Francs. Der Vorsteher der II. Abtheilung ist ein Vertragsbeamter (Ausländer) und bekommt 9638 Frcs. 80 Cent. Unter den gleichen Bedingungen ist der Vorsteher der VII. Abtheilung mit einer Belohnung von 8000 Francs angestellt. Die Vorsteher der III. und X. Abtheilung erhalten 6000 beziehungsweise 7000 Francs, die der I., IV., und V. Abtheilung je 3535 Francs.

Der Zugbeförderungs- und der Verkehrsdienst überhaupt lässt an Pünktlichkeit und Bequemlichkeit nichts zu wünschen übrig; leider fahren jedoch alle internationalen Züge in der Nachtzeit durch das Land, was eine beträchtliche Erhöhung der Betriebskosten verursacht. Ausserdem zirkulieren täglich zwei gemischte Züge zwischen Belgrad und Nisch und je einer nach Pirot und

Vranja und zurück nach Nisch. Eine weitere Unannehmlichkeit ist es, dass die von Sofia beziehungsweise von Konstantinopel nach Salonichi und umgekehrt fahrenden Passagiere in Nisch übernachten müssen [1].

Die Fahrgeschwindigkeit [2] beträgt für die Personen-Züge 36 km per Stunde und für die Güterzüge 20 km (ohne die Zeit des Aufenthaltes auf den Stationen).

Alle Detail-Reglements sind denen der österreichischen Eisenbahnen nachgebildet.

Das Land ist an Steinkohlenlagern und Brennholz sehr reich, so dass wenig ausländische Kohle im Gebrauch ist. Seit 31. Dezember 1892 sind die staatlichen Kohlengruben bei Senski-Rudnik durch eine 21.9 km lange schmalspurige Bahn mit der an der Hauptlinie gelegenen Station Tschuprija verbunden.

(Diese Gebirgsbahn wurde unter der Leitung des königlich serbischen Staatsbahnen-Bauinspektors M. Milasinovitsch von der Unternehmung des M. O. Markovitsch ausgeführt. Die Bahn hat bis Senje eine Steigung von 17 ‰, von da bis Rudnik eine solche von 32 ‰ und von Rudnik bis Okno-Alexander eine solche von 42 ‰. Der Bahnbau wurde am 5. Mai 1891 begonnen und hat nebst dem rollenden Material (25 Kohlenwägen von je 5 t Tragfähigkeit, 1 Gepäck-, 1 Personen-Wagen und 3 Lokomotiven) 1 260 000 Francs gekostet. Es verkehren täglich zwei Züge. Die Station dieser Kohlenbahn bei Tschuprija liegt 860 m von der alten Station entfernt.)

---

Unter den drei normalspurigen Eisenbahngruppen auf der Balkanhalbinsel nehmen die serbischen Bahnen, wie dem Bau, so auch der Betriebsorganisation nach, die erste Stelle ein. Im Vergleich mit den bulgarischen Staatseisenbahnen sind sie durch ihre

---

[1] Von den Vertreter der serbischen Bahnen wurden dem Verbande der Orient-Bahnen mehrmals Vorschläge über eine Veränderung dieses Fahrplanes gemacht; leider ist aber bis jetzt alles beim alten geblieben.

[2] Statistische Rundschau über die Betriebsergebnisse der serbischen Staatsbahnen für 1892 (serb.) Belgrad 1893.

geographische Lage ausserordentlich begünstigt, indem sie nicht nur Theile der grossen internationalen Orientbahn sind, sondern auch allein ein wirkliches Netz darstellen, ein Umstand, der durch die Centralisierung der allgemeinen Verwaltung beträchtliche Ersparnisse ermöglichte. Ganz anders steht die Sache bei den bulgarischen Eisenbahnrümpfen, wo eine solche Centralisation unmöglich ist. Die allgemeine Betriebsverwaltung der orientalischen oder türkischen Bahnen, ist auch in 3 Betriebsinspektionen getheilt, doch befinden sie sich nicht in so kleinen (100 km langen) Rümpfen und ist bei ihnen der Ersparnissgeist immer da, um unberechtigte Ausgaben zu verhindern. Was den serbischen Bahnen durch Centralisation der allgemeinen Verwaltung an Ersparnissen erreicht wird, gelingt den orientalischen Eisenbahnen durch Centralisation der Dienste in möglichst wenig Personen. Ganz anders ist es aber bei den bulgarischen Eisenbahnen, wo nicht nur keinerlei Centralisation durchgeführt ist, sondern sogar ein Ueberfluss von unnöthigen Beamten vorhanden ist. Bei den orientalischen Bahnen sind die Gehälter der Beamten sehr hoch, während bei den serbischen mehr die Unterbeamten und Arbeiter begünstigt sind. Die Last des Eisenbahnbudgets ist in Bulgarien durch eine rationelle Verminderung der oberen rein administrativen Beamten, in Serbien durch eine solche des Arbeiterpersonals zu erleichtern. Im Gegensatze hierzu ist bei den orientalischen Bahnen eine Vermehrung des letzteren nothwendig. In den hier beigegebenen Tabellen No. 10, 11, 12 ist eine Vergleichung zwischen den verschiedenen Verwaltungszweigen dieser drei normalspurigen Gruppen der Balkanhalbinsel zu ermöglichen versucht worden.

**Tabelle Nr. 10.**

Effektivbestand des Betriebspersonals auf den Orientbahnen.

| Dienstbezeichnung | | Orientalische Bahnen | Bulgarische Bahnen | Serbische Bahnen | Bemerkung |
|---|---|---|---|---|---|
| Allgemeine Verwaltung | Direktoren, Inspektoren, Geschäftsführer . . | — | 28 | 6 | |
| | Unterbeamte . . . | — | 29 | 28 | |
| Verkehrs- und Expeditionsdienst | Direktoren, Inspektoren, Abtheilungsschefs . | — | 13 | 12 | |
| | Unterbeamte . . . . . | — | 89 | 111 | |
| | Stationsvorsteher, Untervorsteher und andere Stationsbeamte . . | — | 64 | 90 | |
| | Stationsdiener . . . . . | — | 130 | 250 | |
| | Zugführer . . . . . . | — | 20 | 18 | |
| | Schaffner und Bremser . | — | 70 | 67 | |
| | — | — | — | — | |
| Zugbeförderungs- und Werkstättendienst | Ingenieurs, Inspektoren u. Werkstättenmeister | — | 11 | 12 | |
| | Unterbeamte und Bureaudiener . . . . . | — | 22 | 25 | |
| | Maschinisten und Heizer | — | 66 | 72 | |
| | Arbeiter und Diener . | — | 74 | 108 | |
| Bau und Bahnerhaltung | Ingenieurs, Inspektoren und Bahnmeister . . | — | 7 | 31 | |
| | Bureaubeamte und Bauaufseher . . . . . | — | 34 | 47 | |
| | Schienenleger u. Arbeiter | — | 282 | 662 | |
| Ingesammt per Abtheilung | Allgemeine Verwaltung . | 575 fest angestellte Beamte + 1399 Arbeiter = 1974 | 57 | 34 | a) dazu noch 684 Taglöhner. |
| | Verkehrs- u. Expeditionsdienst . . . . . | | 386 | 448 | |
| | Zugbeförderungs- und Werkstättendienst . | | 173 a) | 217 b) | b) dazu noch 234 Taglöhner. |
| | Bau und Bahnerhaltung | | 323 a) | 740 b) | |
| Personalzahl per 10 Kilometer | Allgemeine Verwaltung . | — | 1.1 | 0.6 | |
| | Verkehrs- u. Expeditionsdienst . . . . . | — | 7.3 | 8.3 | |
| | Zugbeförderungs- und Werkstättendienst . | — | 7.4 | 4.3 | |
| | Bau und Bahnerhaltung | — | 15.8 | 16.8 | |
| | Zusammen . | 15.6 | 31.6 | 30.0 | |

**Tabelle Nr. 11.**
Gehaltsverhältnisse bei dem Betriebspersonal per Jahr.

| Beamtenstand | orientalische Bahnen | bulgarische Bahnen | serbische Bahnen |
|---|---|---|---|
| | Francs | | |
| Direktor . . . . . . . . . | ? | 8400 | 8500 |
| Betriebsinspektor . . . . | 12000 | 9400 a) | 9638.80 a) |
| Bahnmeister . . . . . . | 4500 | 6000 | 3600 |
| Bahnwärter . . . . . . . . | 6—720 | 600 | 720—840 |
| Lokomotivführer . . . . . | 2700—2900 | 2400—3000 | 2200—2400 |
| Zugführer . . . . . . . . | 1800 | 2100 | 1500 |
| Taglöhner . . . . . . . . | 1.50 | 2.00 | 1.80 |

a) Unter Kontrakt stehende Ausländer; die heimischen erhalten nur 7200 Francs.

**Tabelle Nr. 12.**
Durchschnittlicher Bestand der Betriebskosten auf den Orientbahnen während der drei letzten Jahre (1890—91—92).

| Betriebs-Verwaltung der | Per Betriebskilometer | | | | | | Per Zug-Kilometer | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Allgemeine Verwaltung | Verkehrs- und Expeditionsdienst | Zugbeförderungs- und Werkstättendienst | Bau und Bahnerhaltungsdienst | Zusammen | Im Vergl. zu den Betriebseinnahmen | Im Ganzen | Im Vergl. zu den Betriebseinnahmen |
| | Francs | | | | | % | Frs. | % |
| 1) orientalischen | a) 898.64 | 1142.82 | 1637.39 | 1489.53 | 5168.38 | 46.74 | 320 | 47.05 |
| 2) bulgarischen | 443.64 | 1150.09 | 2212.02 | 1845.80 | 5651.57 | 90.62 | 450 | 90.00 |
| 3) serbischen . Eisenbahnen | 313.03 | 1367.24 | 1846.89 | 2282.82 | 5827.98 | 61.08 | 330 | 59.09 |

a) Davon 375.27 Francs für die Centralverwaltung der Gesellschaft in Wien.

IV. Wie schon öfter wiederholt wurde, sind **alle Eisenbahnen in Griechenland**, sowohl die auf Privat-, wie auch die auf Staatskosten gebauten Linien, im Privatbetrieb. Ihre Betriebsorganisation

ist eine sehr zweckmässige, und bei der eifrigen Aufsicht der Regierung lässt man die Ersparnisslust nicht bis zum äussersten wachsen, wie es bei den orientalischen Bahnen der Fall ist. Alle Betriebsgesellschaften sind griechischer Nationalität und den Landesmassnahmen vollständig unterworfen. Die Kapitalien aber stammen vom Auslande und zwar meistentheils aus Frankreich.

Die folgende Tabelle Nr. 13 gibt noch einige interessante Aufschlüsse über die Betriebsorganisation der griechischen Eisenbahnen überhaupt [1].

**Tabelle Nr. 13.**

| Betriebs-Gesellschaften | Sektionen | Betriebslänge | Tägliche Züge nach jeder Richtung | Mittlere Geschwindigkeit per Stunde in km | Betriebskosten per Zugkilometer | Im Vergleich zu den Einnahmen | Betriebsmittel: Lokomotive | Betriebsmittel: Pers.-Wagen | Betriebsmittel: Güter-Wagen | Proportion der Güter Einnahmen zu den Personeneinnahmen % | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | km | Zahl | km | Frcs. | % | Zahl | | | % | |
| I. Piräus-Athen | | 8.60 | a) 24 | 24.00 | 4.06 | 46.09 | 10 | 48 | — | 8.08 | a) im Sommer 36. |
| II. Peloponnesische | 1. Athen-Korinth-Patras | 230 | 1 | 28.8 | | | | | | | |
| | 2. Korinth-Argos-Nauplia u. Argos-Myli | 75 | 1 | 26.00 | | | | | | | |
| | 3. Patras-Pyrgos | 100 | 2 | 25.00 | 2.18 | 51.16 | 22 | 76 | 180 | 31.47 | |
| | 4. Pyrg.-Olympia | 21.5 | 3 | 21.00 | | | | | | | |
| | 5. Kavassila-Kyllene und Kyll-Vartholomion | 25.5 | 2 | 21.00 | | | | | | | |
| | 6. Pyrgos-Katakolo | 13 | 6 | 20.00 | 1.80 | 43.07 | 3 | 22 | 29 | 186.73 | |
| | 7. Myli-Tripolitis und Diavolitzi-Kalamata | 59 b) 44 | 1 | ? | ? | 95.45 | ? | ? | ? | 13.65 | b) die Mittelstrecke Tripolitis Diavolitzi noch im Bau. |
| III. Thessalische | 1. Volo-Velestinon-Larissa | 57 | 2 | 25 | 3.80 | 54.54 | 19 | 48 | 326 | 191.97 | |
| | 2. Velestinon-Kalabaka | 146 | 1 | | | | | | | | |
| IV. Attische | 1. Athen-Laurion und Athen-Kephissia | 76 | 3 | 22 | 3.97 | 56.73 | 7 | 43 | 36 | 25.70 | |
| V. Agrinion-Myssolonghi-Krioneri | | 60 | 3 | 24 | 3.93 | 143.67 | ? | ? | ? | 21.95 | |

[1]) A. S. of d. and cons. reports on the tr. and f.: Report for the Jear 1891 on the trade of Patras;
Idem of Piraeus;
Idem of Greece (for 1889—91).

V. Der Betrieb der sämmtlichen Eisenbahnen Bosniens und der Herzogovina wird von den Staatsbehörden[1]) und zwar in folgender Weise ausgeführt:

1) Bei der 105 km langen österreichisch-ungarischen Militärbahn, Banjaluka-Doberlin, wird der gesammte Dienst mit alleiniger Ausnahme der Funktion den Central-Chefs durch Militärpersonen versehen, in der Detailorganisation unterscheidet sie sich in keinem Punkte von einer Hauptbahn zweiten Ranges mit sehr geringer Frequenz.

2) Die Verwaltung und der Betrieb der Bosnabahn erfolgt unter der Oberaufsicht des Reichskriegsministeriums, welches sich die Bewilligung der Präliminarien, überhaupt die Entscheidung aller wichtigeren Angelegenheiten und die Anstellung der Beamten auf Antrag der Direktion, die sich in die allgemeine Verwaltung, in die Betriebsleitung und in die Fachabtheilung für Bau- und Bahnerhaltung, für Zugbeförderungs- und Werkstättendienst und für das Materialwesen gliedert.

Der Direktor, der Bahnbetriebsleiter, der Adjutant und zwei Herren des Bahnerhaltungsdienstes sind dem Offizierkorps des Eisenbahn- und Telegraphen-Regimentes entnommen, die meisten Rechnungsbeamten sind österreichisch-ungarische Militär-Beamte, alle übrigen Beamten und das Diener-Personal gehören dem Civilstande an.

Die Strecke Zenitza-Sarajevo, welche Eigenthum des Landes ist, wird ebenfalls gemeinschaftlich mit der dem Militärärar gehörigen Strecke Bosna-Brod-Zenitza verwaltet; die Abrechnung der Ausgaben und Einnahmen erfolgt im Verhältniss der Bahnkilometer.

Der Betrieb, welcher gemeinsames Eigenthum des Landes und der Gewerkschaft „Bosnia" ist, erfolgt gegen Einhebung vertragsmässig festgestellter Tarife.

Die bosnisch-herzegovinische Linie Doboj-Siminhan wird ebenfalls von der Direktion der Bosnabahn zu den Selbstkosten in Betrieb genommen.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt bei den Personenzügen der Bosnabahn per Stunde 24 km und bei den Last-

---

1) *R. Guttenberg*, Die bosnischen Bahnen, in „Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung" 1886.

zügen 15 km. Dank einer Erfindung der Fachbeamten, der sogenannten Radial-Lokomotive, können Züge von 150 t bei über 14‰ Steigung mit 50 km Geschwindigkeit per Stunde zirkuliren, ohne in unruhigen Gang zu gerathen.

3) Die Organisation des Betriebes der bosnisch-herzegovinischen Eisenbahn Sarajevo - Metkovitz [1]) (178 km) hielt mit der Bauvollendung der einzelnen Theilstrecken gleichen Schritt. Bei der Betriebseröffnung der Strecke Metkowitz-Mostar im Juni 1885 wurde in Mostar eine Betriebsleitung mit 2 Beamten und 2 Diurnisten errichtet; bei der Eröffnung der Strecke Mostar - Rama (Ostroshatz) im August 1888 wurde das Personal verdoppelt. Als im August auch die letzte Strecke bis Sarajevo eröffnet wurde, und nun mehr 178 km im Betriebe standen, wurde die Betriebsleitung in eine Betriebsdirektion mit dem Sitze in Sarajevo verwandelt und das Personal auf 14 Beamte und Diurnisten erhöht.

Dem Betriebsdirektor, der gleichzeitig Chef-Ingenieur der Bahn ist, sind für den Central-Bahnerhaltungsdienst 2 Beamte zugetheilt, welche die konstruktiven, zum grossen Theile aber auch die administrativen Arbeiten besorgen. Den drei Streckenvorständen unterstehen 7 Bahnaufseher und 41 Streckenwärter. Die Bahnarbeiter sind 22 Parteiführern unterstellt, welche in den Arbeiterkasernen wohnen.

Die Linie zählt, abgesehen von dem Bahnhofe Sarajevo, welcher zwar gemeinschaftlich mit der österreichisch-ungarischen Bosnabahn benützt wird, aber im Betriebe der letzteren steht, 24 Stationen. Entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung sind 5 derselben mit Beamten, 10 mit Unterbeamten und 9 mit Stationswärtern besetzt.

Der Zugverkehr wird gegenwärtig auf den Theilstrecken Sarajevo-Mostar und Mostar-Metkovitz selbstständig geführt. Zwischen Sarajevo, Mostar und Metkovitz verkehren täglich zwei gemischte Züge mit Personen- und Postbeförderung. In der Theilstrecke Sarajevo-Rastelitza befördert eine Zahnrad-Lokomotive einen Zug von 110 t Bruttolast; in der eigentlichen Bergstrecke Rastelitza-Konjitza werden Züge, deren Bruttolast 61 t überschreitet, bis zur Last von 100 t von einer Zug- und von einer Schubloko-

---

[1]) *F. Pfeuffner*, Der oben erwähnte Artikel in der Z. des öst. Ing.- und Arch.-Vereins Nr. 22. 1892.

motive befördert oder abgetheilt. Die garantierte Leistung der Maschine besteht in der Beförderung von 100 t bei einer Steigung von 35‰ mit einer Geschwindigkeit von 9 km per Stunde.

In Mostar befindet sich eine Werkstätte mit 8—14 Professionisten.

Der Fahrpark der Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegovina setzte sich während der letzten Jahre in folgender Weise zusammen:

**Tabelle Nr. 14.**

| Linien | Maschinen | | Wagen | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Tender-Lokomotiven | Zahn- und Reibungs-Lokomotiven | Personen-wagen | Post- und Gepäckwagen | Güterwagen |
| 1) Doberlin-Banjaluka (Militärbahn) | 7 | — | 13 | 5 | 96 |
| 2) Oesterr.-Ungarische Bosnabahn (einschl. der Strecken Zenitza-Sarajevo) . . . . . . . . | 22 | — | 94 | 17 | 373 |
| 3) Doboj-Siminhan (bosn.-herzeg.) | 3 | — | 29 | 3 | 149 |
| 4) Sarajevo-Metkovits (bosn.-herz.) | 6 | 8 | 39 | 10 | 145 |
| Zusammen | 38 | 8 | 175 | 35 | 763 |

# D. Tarifwesen.

## I. Der internationale Verkehr der Balkanhalbinsel und die Verbandstarife der Orientbahnen.

Die durch die ausgezeichnete geographische Lage der Balkanhalbinsel hervorgerufene Hoffnung[1]. sie mittels Eisenbahnverbindungen wieder einmal als Vermittlerin des Weltverkehrs zwischen Asien und Europa zu sehen, hat sich bei der gegenwärtigen politisch-sozialen Gestaltung, wie auch der Verkehrsorganisation als unerreichbar gezeigt. Eine rein theoretische Raumverkürzung[2] von einigen Meilen oder selbst eine thatsächliche Zeitersparung von 6 oder 12 Stunden stellte sich für die Engländer als nicht genug vortheilhaft dar, um für die Briefpost nach Indien den angenehmen und sicheren Weg über Calais — Mont-Cenis — Brindisi mit dem kürzeren aber in vielen Beziehungen zweifelhaften Wege über Wien-Belgrad-Salonichi zu vertauschen. Selbst nach Herstellung der wünschenswerthen Verkehrs-Sicherheit und Beseitigung aller übrigen Unannehmlichkeiten, welchen die Reisenden heutzutage in der Türkei, ja selbst in Bulgarien und Serbien ausgesetzt sind, wird es noch lange Zeit dauern, bis die sonstigen Voraussetzungen eintreten, um

---

[1]) *Hahn*, Reise von Belgrad nach Salonichi in den Denkschr. der k. Akad. der Wissensch., Philos.-hist. Klasse II. Abth. S. 1—145. Wien 1861. *Elisée Reclus*, Géographie Universelle. L'Europe méridionale p. 240 bis 241. I Vol. Paris 1876.

[2]) Die Entfernung von Salonichi nach Alexandrien beträgt nur 670 Seemeilen, dagegen jene von Alexandrien nach Triest 1200, nach Brindisi 829, nach Genua 1300 und nach Marseille 1460, während die Strecken Paris-Marseille 864 km, Paris-Brindisi 1900 km, Paris-Salonichi 3322 km, Berlin-Brindisi 2004 km, Berlin-Salonichi 2001 km betragen, und demgemäss durch die Wahl des letzteren Hafenortes als Ausgangspunktes für den Verkehr über den Suez-Kanal nach dem Orient der Seeweg nach Port-Saïd um 15 Stunden abgekürzt wird. Vgl. darüber *v. Engelbrechten* Kaiser Wilhelms Orientreise und deren Bedeutung für den deutschen Handel. Berlin 1890.

den kürzesten Weg nach Port-Said oder Smyrna für die mittel- oder westeuropäischen Reisenden brauchbar zu machen. Nur eine eventuelle Verlängerung der schon bis Angora ausgebauten anatolischen Eisenbahn nach Bassora oder dem persischen Golfe kann die Weltlage Konstantinopels in Handel und Verkehr befestigen [1]). Wenn auch die Zeiten, wo eine Monopolisierung des Weltverkehrs überhaupt denkbar war, vorüber sind, und wenn die Orientbahnen auf eine baldige Theilnahme an dem Weltverkehre nicht zu hoffen haben, so muss man doch jedenfalls anerkennen, dass sie noch immer eine Weltbedeutung haben, indem sie Länder und Staaten verbinden, die zwar einem und demselben Welttheile angehören, aber ihrer Kultur wie ihrer Lebensweise nach von einem europäischen Orient und Occident zu reden Veranlassung geben.

Wenn wir mit dem Namen „Orientbahnen auf der Balkanhalbinsel“ alle jene Linien bezeichnet haben, welche eine Verbindung mit dem Donaustrome und dem Meere bilden, so wollten wir damit auch ihre Bedeutung für den internationalen Verkehr betonen. Wenn daher auch die Bedeutung für den internationalen Verkehr selbst der kleinen Linien Tschernavoda-Küstendsche und Rustschuk-Varna nicht zu leugnen ist, so könnte doch erst mit der direkten Eisenbahnverbindung Konstantinopel (beziehungsweise Salonichi)-Wien zwischen den an der grossen Bahn betheiligten Regierungen ein Einverständniss über die Beförderung eines direkten und den allgemeinen Interessen entsprechenden Verkehrs stattfinden. Die Konvention der Vierer-Konferenz vom 9. Mai 1883 [2]), durch welche sich die betheiligten Regierungen Oesterreich-Ungarns, Serbiens, Bulgariens und der Türkei unter den gleichen technischen Bedingungen zur Herstellung dieser Bahn sich verpflichteten, hat die Grundlage zu dem für einen internationalen Verkehr der Bahn so nothwendig gewordenen Verbande der Orientbahnen gelegt. Der Artikel 12 dieser Konvention sieht die Herstellung eines direkten täglichen Zugs mit einer minimalen Geschwindigkeit von 35 km per Stunde, einschliesslich der Aufenthaltzeit vor, der heutzutage den Namen Konventionszug trägt und die Post befördert. Während

---

[1]) Der handelspolitische Mittelweg nach Asien, in der Hist.-Pol. Blättern S. 38. 1883.

[2]) *Martens*, Recueil des traités et conventions. II. Serie XI Vol.

der Artikel 10 jeder Regierung das Recht zur Regulierung der Lokaltarife vorbehielt, wurde für den internationalen Verkehr das Prinzip der am meisten begünstigsten Nation aufgestellt. Die betreffenden Eisenbahnverwaltungen wurden durch den Artikel 11 verpflichtet, sich über die nothwendigen Reglements und Tarife für den direkten Verkehr zu einigen. Jedenfalls waren aber diese Tarife und die übrigen zwischen den Eisenbahnverwaltungen stattfindenden Vereinbarungen der Genehmigung der betreffenden Regierungen unterstellt.

In Folge der Iniatiative der ungarischen Staatsbahnen wurde schon im Jahre 1888 im Zusammenhange mit der Eröffnung der Eisenbahnverbindung Konstantinopel-Wien der sogenannte Verband der Orientbahnen begründet, welcher seitdem durch periodische Konferenzen alle den direkten Verkehr berührenden Fragen in der Betriebsorganisation wie auch im Tarifwesen regelt. Seit dem 1. Mai 1891 ist ein für alle orientalischen Bahnen obligatorisches Betriebs-Reglement in Kraft [1]). Nach diesem Reglement gelten für den direkten Verkehr auf den Orientbahnen die folgenden Bestimmungen:

1) Als Zahlungsmittel gilt die Goldfrancs-Währung.
2) Das zu entrichtende Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten.
3) Muselmännischen Frauen muss, insoferne dieselben in dem separaten Damen-Coupé keinen Platz finden, ein besonderes Coupé zur Verfügung gestellt werden.
4) Es ist bestimmt, dass die Wartsäle spätestens eine Stunde vor Abgang eines jeden Zuges zu öffnen sind, leider haben aber auf den orientalischen Bahnen, mit Ausnahme der Stationen Konstantinopel, Salonichi, Adrianopel, Philippopel, und Ueskün, wo Wartesäle I. und II. Klasse vorhanden sind, alle übrigen Stationen keine Wartesäle und auf der Station Bellovo, woselbst für den Konventionszug ein Umsteigen stattfindet, ist kein Dach für die Reisenden vorhanden!

---

[1]) Réglement d'exploitation pour le service directe entre l'Autriche-Hongrie, la Serbie, la Bulgarie et la Turquie. Applicable à partir du 1er Mai 1891.

5) Als Reisegepäck können auch kaufmännisch verpackte Kolli, insbesondere Musterkoffer und Waarenproben, zugelassen werden.

6) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck, wenn es nicht

| auf den österreichisch-ungarischen und serbischen Eisenbahnen innerhalb acht Tagen | auf den bulgarischen und orientalischen Eisenbahnen innerhalb 48 Stunden |
|---|---|

nach Ankunft des Zuges der Bestimmungsstation abgefordert wird, frei.

7) Bei den orientalischen Eisenbahnen haben die Gepäckträger keine Dienstabzeichen und keine, wie es sonst üblich ist, mit ihrer Nummer versehene Marke bei Empfang des Gepäckscheines, so dass der Reisende die Augen immer auf seine Sachen halten muss.

8) Die zurückgelassenen Gegenstände werden bei den orientalischen Eisenbahnen mindestens ein Jahr, bei den übrigen Bahnen nur drei Monate lang aufbewahrt.

9) Eine direkte Expedition auf Grund der im direkten Verkehre bestehenden Tarife findet nur dann statt, wenn seitens des Versenders auf dem Frachtbriefe keine Route vorgeschrieben und die Instradierung der Sendung der Versandtstation überlassen wird.

Wird demnach eine Route seitens des Versenders auf dem Frachtbriefe vorgeschrieben, so gilt dies als eine parteiseitige Verzichtleistung auf die Anwendung der direkten Tarife.

10) Sendungen unter 30 Kilogramm werden höchstens für 30 Kilogramm, das darüber hinausgehende Gewicht wird bei Kollogütern mit zehn Kilogramm, bei Wagenladungsgütern mit 100 Kilogramm, in der Weise steigend berechnet, dass angefangene 10 bezw. 100 Kilogramm jedesmal für voll gelten. Die zu erhebende Fracht wird auf fünf Centimes aufgerundet, so dass Beträge unter fünf Centimes für voll gerechnet werden.

11) Die auf den Gütern bei ihrer Aufgabe haftenden Spesen, deren Specificirung verlangt werden darf, können nachgenommen werden. Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis zur Höhe von 300 Francs Gold zugelassen. Auf den orientalischen und bulgarischen Eisenbahnen werden Vorschüsse auf den Werth des Gutes nicht gegeben.

12) Die Lieferungszeit ist für die Güter bei dem gewöhnlichen Frachtverkehr, wie folgt, geregelt:

a) für Eilgüter:

1) Expeditionsfrist . . . . . . . . . . . 1 Tag

2) Transportfrist für angefangene 300 Kilometer jedesmal 1 „

b) für Frachtgüter:

1) Expeditionsfrist . . . . . . . . . . . 2 Tage

2) Transportfrist bei einer Entfernung bis zu 100 Kilometer . . . . . . . . . . . 1 „
bei grösseren Entfernungen für weitere angefangene 200 Kilometer jedesmal . . . . 1 „

Für den Uebergang erfolgt bei Eilgütern ein Zuschlag an der Expedition von höchstens 12 Stunden, bezw. bei Frachtgütern von höchstens 24 Stunden.

13) Als in Verlust gerathen ist das Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten.

15) Für Versäumung der Lieferungszeit vergütet die Eisenbahn ohne den Beweis zu verlangen, dass durch die verspätete Lieferung ein Schaden entstanden ist:

a) bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als 1 Tag beträgt, bis zu 3 Tagen $1/4$, bis zu 8 Tagen $1/3$, und wenn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht;

b) bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden beträgt, bis zu 24 Stunden $1/4$, bis zu 3 Tagen $1/3$, und wenn die Verspätung mehr als 3 Tagen beträgt, die Hälfte der Fracht.

Eine Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung ist nur im Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Serbien zulässig.

Das Betriebsreglement ist entsprechend den Verhältnissen der an demselben betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen nach Bedürfniss in verschiedenen Sprachen aufgelegt. Im Falle von Streitigkeiten zwischen den Bahnverwaltungen untereinander ist der französische Text massgebend.

Die Konferenzen setzten sich den Bestimmungen der Vierer-Konferenz vom 9. Mai 1883 gemäss aus den Vertretern der am Verbande betheiligten Eisenbahnverwaltungen zusammen. Da aber die hier in Betracht kommenden Eisenbahnen, ausser den orientalischen, Staatsbahnen sind, so kommt es, dass die Vertreter der serbischen, bulgarischen, ungarischen und österreichischen Staatsbahnen bei Bestimmung der Tarifsätze vor allem den allgemeinen Staatsinteressen Rechnung tragen, die Vertreter der orientalischen Eisenbahnen dagegen ausschliesslich für ihre Privatgeschäfte besorgt sind; es ist dies um so schlimmer, als die türkische Regierung sich in keiner Weise darum kümmert [1]).

Die orientalischen Eisenbahnen durchlaufen ganz Süd-Bulgarien, dessen Regierung, ihrer Staatspflichten eingedenk, eine nur den Privatinteressen der Eisenbahngesellschaft Rechnung tragende meistentheils zum Schaden der allgemeinen Landesinteressen wirkende Vertretung bei den Verbandkonferenzen ohne eine spätere staatliche Genehmigung der getroffenen Bestimmungen nicht zulassen kann. Hieraus ergaben sich Streitigkeiten zwischen der bulgarischen Regierung und der orientalischen Eisenbahngesellschaft, welche leider bei der Nachgiebigkeit der bulgarischen Regierung bis jetzt immer unbestraft geblieben ist. Diese Streitigkeiten kamen schon bei der ersten Tariffrage zum Ausdruck: während die Landesinteressen eine Vermehrung der Zahl der an den Verbandstarifen theilnehmenden Stationen erheischten, gefährdete dies die Gewinninteressen der Gesellschaft, weil die Tarifsätze der Verbandstarife gegenüber den Lokaltarifen unvergleichbar billigere Transportkosten beanspruchen. Anderseits wollten die Vertreter der orientalischen Eisen-

---

[1]) *Kolaroff*, Die orient. B. etc. S. 112.

bahnen selbst eine Ausdehnung der Verbandstarife auf die Stationen der bulgarischen Staatsbahnen nicht zu Stande kommen lassen, weil sich damit der Verkehrskreis der Verbandstarife zum Nachtheil der Lokaltarife vergrössert hätte [1]).

Der Normaltarif des Verbandes gilt gegenwärtig für folgende Relationen [2]):

1. bei den österreichich-ungarischen Bahnen für alle Stationen I. und II. Klasse.
2. bei den serbischen Bahnen für Belgrad, Nisch, Leskovatz, Vranja, Ristovatz, Pirot;
3. bei den bulgarischen Bahnen für Tzaribrod, Sofia, Ichtiman;
4. bei den orientalischen Bahnen für Konstantinopel, Dedeagatsch, Salonichi, Adrianopel, Philippopel, Jambol, Jeni-Sagra, Uesküb, und Veneziani-Gradsko.

Schon in der Vierer-Konferenz vom 9. Mai 1883 war bestimmt worden, dass die „tarifs directs seront établis sur la base de taxes unitaires kilométriques égales“ und dass die Ausgleichung des Einflusses der Routenverschiedenheiten auf die Frachtarten durch eine den Anlagekosten und Terrainschwierigkeiten entsprechende Vergrösserung der Tarifkilometer stattfinden soll. Dieser Satz kam besonders bei der Feststellung der Tarifkilometer der bulgarischen und theilweise auch serbischen Eisenbahnen zur Geltung. Die Transportkosten bei den Verbandstarifen setzen sich aus einer Manipulationsgebühr und der eigentlichen Beförderungsgebühr zusammen. Wenn durch alle möglichen Ausnahmetarife mehr den kommerziellen oder Konkurrenzbedingungen als irgend welchen Transportprinzipien Raum gegeben ist, so bleibt doch immer das Selbstkostenprincip als Ausgangspunkt der Regulierung des Normaltarifs.

Demgemäss ist bei den Verbandstarifen der Orientbahnen zu unterscheiden:

## 1. Für den Personenverkehr

werden erhoben:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 14 | Centimes | die | I. Classe | per | Person | und | Kilometer |
| 10½ | „ | „ | II. „ | „ | „ | „ | „ |
| 7 | „ | „ | III. „ | „ | „ | „ | „ |

---

1) *Kolaroff*, Die orient. B. etc. S. 112.

2) Die Orientbahnen und die Zukunft Triest's, in der österreichischen Eisenbahn-Zeitung 1889.

Jeder Reisende darf bis zu 30 Kilogramm Freigepäck mitnehmen.

Diese Tarife sind bei allen Zügen giltig.

Bei den Orientexpresszügen aber wird neben der Beförderungsgebühr der I. Classe (14 Centimes) für die besondere Verpflegung noch ein Extrazuschlag von 20 % erhoben. Die Beförderungsgebühr fällt der betreffenden Eisenbahn zu, während der Zuschlag der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft gehört. Bei der unbedeutenden Frequenz der Orientexpresszüge, bei den grossen Betriebskosten und den verhältnissmäsig niedrigen Beförderungsgebühren ist dieser Luxuszug eine ungerechtfertigte Last für alle an den Orientbahnen betheiligte Verwaltungen.

Die ungarischen Staatsbahnen haben in Konstantinopel, Salonichi nnd Sofia eigene Stadtbureaux errichtet, welche für die betheiligten Orientbahnen Rundreisebillets in direkter Kombination mit dem deutschen Rundreiseverkehr ausgeben. Ferner sind solche Billets in Vereinbarung mit der deutschen Levantelinie und dem österreichischen Lloyd von Wien, Belgrad, Budapest, Sofia nach Athen, Smyrna, Konstantinopel, Varna eingeführt.

**2. Für die Frachtgüter** sind drei Tarifklassen zu unterscheiden:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a) Eilgüter mit dem gewöhnlichen Tarife zahlen für Tonne und Kilometer . . | Centimes | 30 | und 2 Francs Manipulationsgebühr. |
| b) Massengüter ohne Rücksicht auf Gewicht . . . . . . . | „ | 20 | |
| und c) Sendungen von 5000 Kgr. . | „ | 15 | |

**3. Für die Frachtgüter** bestehen 6 Klassentarife, welche meistentheils eine Kombination der Tara mit der Werthklassifikation darstellen, hie und da aber rein volkswirthschaftliche Interessen zum Ausdrucke bringen.

Die Maximaltarifsätze per Tonnenkilometer sind:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Sperrgüter | 30 | Centimes | + 1 50 Frcs. | Manipulationsgebühr für die Tonne und den Frachtbrief. |
| Theilsendungen I. Classe | 15 | „ | „ „ „ | |
| Theilsendungen II. „ | 12 | „ | „ „ „ | |
| Sendungen von 5000 Kg. Classe A | 10 a) | „ | „ „ „ | |
| „ „ 10000 „ „ B | 8 a) | „ | „ 1.00 „ | |
| „ „ „ „ „ C | 6 a) | „ | „ „ „ | |
| a) Bei Transit nur | 9, 7, 5 | „ | „ „ „ | |

Massengüter pro Wagen zu 5000 Kgr. 12—10 Centimes + 1.50 Francs Manipulationsgebühr und zu 10000 Kgr. 10—8 Centimes + 1.50 Francs Manipulationsgebühr. Die Manipulationsgebühr wird nur einmal berechnet.

Die Tarifsätze für den Viehtransport sind:

a) Grossvieh per Wagen und Kilometer 35 Centimes, einschliesslichlich der Manipulationsgebühr;

b) Schafe, Hammel u. s. w. per Wagen und Kilometer 42 Centimes, einschliesslich der Manipulationsgebühr;

c) Pferde per qm und km $3^1/_2$ Centimes + einer Manipulationsgebühr von 30 Centimes per qm und Frachtbrief.

Durch eine Reihe von Ausnahmetarifen für Eisen und Stahl, Zucker, Papier, Glas- und Töpferwaaren, Säuren und Soda, Möbel, Holz wurde der österreichische Export nach der Balkanhalbinsel begünstigt.

Während der Normaltarif durch ein besonderes Einverständniss mit den deutschen Eisenbahnverwaltungen auch für den Verkehr mit Deutschland im Gebrauche ist, haben die Vertreter der serbischen und bulgarischen Bahnen die Benützung der Ausnahmtarife für den Verkehr mit Deutschland abgelehnt, weil deutscherseits keine Ermässigung für Getreide-, Vieh-, Früchte- u. s. w.-Tarife zugelassen wurde. Als man mittelst einer besonderen Vereinbarung zwischen den deutschen und österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen die Herstellung des deutschen Orientverkehrs über Budapest, als Mittelstation, beabsichtigte, um von da an die Ermässigungen der Ausnahmetarife auch für den deutschen Export benützbar zu machen, wurde dies seitens derselben Vertreter nicht zugelassen, da sie die Ausnahmetarife nur als gegenseitige Ermässigungstarife ansahen und demgemäss nicht dieselben Ermässigungen für fremde Herkunft erlauben konnten. Die Vertreter der serbischen und bulgarischen Eisenbahnen gingen so weit mit ihren staatswirthschaftlichen Forderungen, dass sie selbst für die auf den österreichisch-ungarischen Stationen eingeladenen Güter eine Herkunftserklärung, einen Identitätsnachweis, fordern wollten, was natürlich weit über ihre Mission als blosse Eisenbahnvertreter hinausging.

In wie weit aber diese Ausnahmetarife eine Begünstigung für den deutschen Export nach dem Orient darbieten können, ist

leicht zu sagen, indem selbst für die österreichischen Güter, welche auf eine Entfernung von über 600 km aus Belgrad herkommen, den Weg nach der Türkei oder Süd-Bulgarien über Salonichi, Dedeagatsch oder Burgas sich als vortheilhafter darstellt[1]). Wenn Waaren wie Zucker, Glas, Papier, Garne etc., aus Eger, Franzensbad, Bodenbach-Teschen, Reichenberg und Odersberg nach der Türkei den Seeweg über Hamburg[2]) nehmen sollen, so ist der richtige Weg für die Beförderung des deutschen Exports nach der Balkanhalbinsel von selbst bestimmt. Es wurde deutscherseits der richtige Weg des deutschen Exports nach der Balkanhalbinsel schon im Jahre 1889 erkannt, und durch die Herstellung der sogenannten deutschen Levante-Linie, einem seit 15. Juni 1890 in Kraft ge-

---

1) Der französische Gesandte in Belgrad hat folgende Vergleichungstabelle der Transportkosten für das Jahr 1889 zusammengestellt. Die seit dieser Zeit erfolgten Tarifveränderungen sind so unbedeutend, dass die Transportkosten in der Hauptsache dieselben bleiben:

| Nach Salonichi von | via Belgrad | | Seeweg | | | | | Differenz | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | km | Transportkosten für die Tonne in Frcs. | Vermittelungshafen | Hafenentfernung in km | Eisenbahn-Transp.Kosten f.d. Tonne i.Frs. | Schiff.-Transp.-Kosten für die Tonne in Frcs. | Total | mehr | weniger |
| | | | | | | | Francs | | |
| Pesth . . | 1,015 | 40.60 | über Fiume . | 651 | 26.04 | 22.50 | 48.54 | — | 7.94 |
| Wien . . | 1,293 | 51.72 | „ Triest . | 596 | 23.84 | „ | 46.34 | 5.38 | — |
| Prag . . | 1,548 | 65.92 | „ „ . | 951 | 38.04 | „ | 60.54 | 5.38 | — |
| Chemnitz . | 1,850 | 74.10 | „ Hamburg. | 548 | 21.92 | 30.00 | 51.92 | 22.18 | — |
| Leipzig . | 1,961 | 78.44 | „ „ . | 446 | 17.84 | „ | 47.84 | 30.60 | — |
| Hannover . | 2,226 | 89.84 | „ „ . | 183 | 7.34 | „ | 37.34 | 52.50 | — |
| Nürnberg . | 1,810 | 72.40 | „ Venedig . | 733 | 29.32 | 25.00 | 54.82 | 18.08 | — |
| Mainz . . | 2,089 | 83.56 | „ Bremen . | 399 | 15.96 | 30.00 | 45.96 | 37.60 | — |
| Köln . . | 2,224 | 89.96 | „ „ . | 239 | 9.56 | „ | 39.56 | 50.40 | — |
| München . | 1,760 | 70.40 | „ Venedig . | 560 | 22.40 | 25.00 | 47.40 | 23.00 | — |

René Millet, La Serbie économique et commerciale, Paris 1889.

2) Handels-Museum, herausgegeben von dem Handelsministerium in Wien Nr. 32. 1890.

tretenen Ausnahmetarif für den „Deutschen Levante-Verkehr“ über Hamburg, wurden die bestmöglichen Resultate für die deutsche Industrie erzielt. Dieser Tarif führt insoferne eine beträchtliche Begünstigung des deutschen Exports nach der Balkanhalbinsel herbei, als die deutschen Eisenbahnen, im Vereine mit der deutschen Schifffahrtslinie so billige direkte Frachtsätze nach den Häfen: Piraeus, Syra-Smyrna, Salonichi, Konstantinopel, Burgas, Varna, ja selbst Galatz, Braila und Küstendsche gewähren, dass die deutschen Erzeugnisse in Konstantinopel oder Salonichi mit einer Fracht anlangen, die in einzelnen Fällen bis zu 110 Prozent billiger ist als für das die Ausnahmetarife der Orientbahnen benützende österreichische Produkt, falls es den Landweg benützen wollte. Demgemäss sind die Tarife der Orientbahnen insoferne für den deutschen Handel mit der Balkanhalbinsel von Bedeutung, als sie den deutschen Erzeugnissen den Zutritt von unten nach oben, d. h. Salonichi, Dedeagatsch, Konstantinopel, Burgas und Varna nach Ueskülb, Adrianopel, oder Philipoppel erleichtern. Es war nichts leichter, als diese Begünstigung seitens der hier in Betracht kommenden orientalischen Eisenbahnen, welche nur für ihre Unternehmungsgewinne zu sorgen haben, ohne jede Gegenleistung zu erlangen. In diesem Falle war die Lage der bulgarischen Eisenbahnverwaltung eine durchaus andere, da selbst ohne ihre Zustimmung die deutschen Erzeugnisse über die orientalischen Eisenbahnen, welche zu wenig von den Staatsinteressen Bulgariens wissen wollen, in ganz Süd-Bulgarien eindringen mussten. Sie war daher von Haus aus verurtheilt, der Begünstigung des deutschen Verkehrs nachzukommen. Gegenwärtig sind für die von den Seehäfen nach dem Innern der Balkanhalbinsel zu befördernden deutschen Erzeugnisse dieselben Normal- und Ausnahme-Tarife in Kraft, welche im Verbande der Orientbahnen mit Oesterreich-Ungarn Geltung haben. Durch diese Tarife ist ein musterhafter direkter Verkehr zwischen Deutschland und der Balkanhalbinsel hergestellt. Die Tarife sind so berechnet, dass die Transportkosten einschliesslich aller für die Ladung oder Ausladung, Lager- oder Hafengeld etc. erwachsenden Nebenkosten für den Transport von der Empfangs- oder Destinationsstation auf den orientalischen und bulgarischen Bahnen über Salonichi, Dedeagatsch, Konstantinopel, Burgas und Varna nach jeder Verbandsstation auf den Eisenbahnen Deutschlands oder Oesterreich-Ungarns über Ham-

burg, Triest oder Fiume auf einmal zu bezahlen sind. Die damit erreichte Begünstigung des deutschen und österreichisch-ungarischen Seeverkehrs auf den Orientbahnen im Vergleich mit dem Englands oder Frankreichs kommt nur in so weit zum Ausdruck, als durch die Verbandstarife eine Erleichterung der direkten Verbindung ermöglicht wurde. Was aber die erheblichen Transportermässigungen der Verbandstarife betrifft, so hat Deutschland mehr im englischen und französischen Sinne gearbeitet, weil dieselben Tarife nunmehr auch für die Produkte dieser Länder gelten. Es kam die seltsame Thatsache zum Vorschein, dass Deutschland und Oesterreich-Ungarn, welche ihre Konkurrenzunfähigkeit mit den englischen und französischen Handelsprodukten der durch die Eisenbahnrümpfe Konstantinopel (beziehungsweise Dedeagatsch)-Bellovo und Salonichi-Mitrovitza ermöglichte „Penetration" der letzteren seewärts nach dem Innern des Landes zuschrieben [1]), jetzt nach der Verbindung dieser Eisenbahnrümpfe mit ihren Netzen dieselbe „Penetration" am meisten begünstigten! Noch mehr, sie haben damit das Signal zu weiteren Tarifkombinationen zwischen den Eisenbahnen der Balkanstaaten und den französischen oder englischen Schifffahrtsgesellschaften gegeben, über welche sich besonders Oesterreich-Ungarn zu beklagen hat.

Ist einmal die kommerzielle Nothwendigkeit einer Erleichterung dieser Penetration von unten nach oben auf der Balkanhalbinsel seitens Mitteleuropas anerkannt, so fragt es sich, bis zu welchem Punkte ihre Erleichterung im Interesse Deutschlands und besonders Oesterreichs geht und wie weit sie zu ihrem Nachtheil gehen kann? Die Lösung dieser Frage steht ausser der Streckenlänge im Zusammenhang einmal mit der Staatswirthschaftspolitik, sodann mit der Tarifpolitik der betreffenden Staaten und Eisenbahnen. Ein im volkswirthschaftlichen Sinne berechtigter Austausch zwischen zwei Ländern kann in so weit stattfinden, als es die Verschiedenartigkeit der Landeserzeugnisse erheischt. Was daher die Handelsrelationen der Balkanhalbinsel mit Mitteleuropa gegenüber Ungarn, mit Ausnahme seiner Holzindustrie und seines Pferdeexports, betrifft, so kommt es nur als Transitgebiet in Betracht. Anderseits

[1]) *Paul Dehn*, Die Orientbahnen, in Schmoller's Jahrbuch für G. u. V. 1885.

aber befinden sich bei der gegenwärtigen Dislokation der österreichischen Industrie die Hauptorte derselben in einer Entfernung von 600 bis 1000 km von dem Anfangspunkte der Balkanhalbinsel Belgrad, während die Strecke Belgrad-Salonichi 692 km beträgt. Es versteht sich von selbst, dass es Serbien durch die Eisenbahnverbindung sehr erleichtert wurde, Handelsbeziehungen nach Süden über Salonichi mit Frankreich und England oder nach Norden mit Oesterreich beziehungsweise Deutschland zu knüpfen. Kamen schon früher englische und französische Waaren über Fiume, Triest oder Wien nach Belgrad, so können sie jetzt in Serbien eindringen, ohne die Zollhindernisse und Eisenbahntarife Oesterreich-Ungarns mit in Kauf nehmen zu müssen. Waren die Verhältnisse in Folge dieser Eisenbahnverbindung für den österreichischen Export nach Serbien schon ungünstig, so wurden sie noch fühlbarer für den Import aus Serbien, indem das letztere Land in Verbindung mit den orientalischen Eisenbahnen eine Reihe von Ausnahmetarifen für den Export nach Salonichi hergestellt hat, welche in Zukunft unvergleichbar grössere Ermässigungen zu gewähren geeignet sind. Es betragen gegenwärtig die Gesammttransportkosten einer Tonne Getreide:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| von | Belgrad | nach | Salonichi | Francs | 30.00 | 12 Frcs. + Fracht Salonichi-Marseille. |
| „ | Medjulugje | „ | „ | „ | 30.40 | |
| „ | Lapovo | „ | „ | „ | 27.90 | |
| „ | Nisch | „ | „ | „ | 21.30 | |
| „ | Vranja | „ | „ | „ | 16.00 | |

Dazu kommt für Getreide mit der Richtung nach Salonichi noch eine Reihe von Ermässigungen seitens der serbischen Regierung, welche ungefähr 1 Frcs. per Zentner ausmachen.

Die Folge aller dieser Transportumgestaltungen war, dass Oesterreich-Ungarn, wenn es auch einen durch beträchtliche Prämien begünstigten Alkohol-, Zucker- und Bierexport hatte, andererseits viel an Kolonial-, Garn- und Eisenexport nach Serbien verloren hat und noch dazu $^1/_4$ von dem serbischen Getreide- und Rohprodukten-Export, welcher über Salonichi nach Marseille, Havre oder London ging. Ein klares Bild für die Verkehrsumgestaltungen gibt die folgende Tabelle No. 15, für deren richtige Beurtheilung daran erinnert sei, dass die frühere Handelsbilanz zwischen Serbien und der Türkei kaum auf 130—150 000 Francs per Jahr sich belief.

## Tabelle Nr. 15.

Ein- und Ausfuhr der Hauptartikel der Türkei über die Eisenbahn Sibevtsche-Ueskūb-(Skopje)-Salonichi im Jahre 1892. [1])

| | Waarengattung | Einfuhr | | | Ausfuhr | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Insgesammt | aus Oesterreich-Ungarn | aus Serbien | Insgesammt | nach Oesterreich | nach Serbien |
| | | Tonnen. | | | | | |
| 1 | Alkohol . . . . | 1360.00 | 1253.5 | 106.5 | 1.5 | — | 1.5 |
| 2 | Zucker . . . . . | 2241.00 | 2241.0 | ? | 41.1 | — | 41.1 |
| 3 | Bier . . . . . . | 531.00 | 376.2 | — | — | — | — |
| 4 | Eisen und Stahlwaren | 249.00 | 239.4 | 9.6 | 825.0 | — | 363.0 |
| 5 | Glaswaaren . . . | 228.00 | 228.0 | — | 9.6 | — | 9.6 |
| 6 | Manufakturwaaren . | 34.00 | 29.4 | ? | 935.0 | 24.1 | 790.4 |
| 7 | Chemische Produkte | 15.00 | 13.8 | ? | 2.3 | - | 2.3 |
| 8 | Hanf- und Seilwaaren | 479.00 | 5.2 | 473.8 | 65.6 | 28.8 | 32.3 |
| 9 | Cerealien . . . . | 13694.00 | – | 13497.7 | 1728.7 | 1720.0 | 8.7 |
| 10 | Bauholz . . . . | 71.00 | 21.6 | 50 0 | 70.3 | — | 70.3 |
| 11 | Butter und Käse . | 137.00 | 0.8 | 127.2 | -- | - | — |
| 12 | Kaffee . . . . . | 13.00 | 13.00 | — | 0.8 | — | 0.8 |
| 13 | Leder . . . . . | 2.7 | 2.5 | 0.2 | 162.6 | 124.0 | 32.5 |
| 14 | Wolle . . . . . | 14.3 | — | — | 190.4 | 30.8 | 159.6 |
| 15 | Kolonialwaaren . . | 50.5 | 50.5 | 117.2 | -- | — | 117.6 |
| 16 | Reis . . . . . . . | — | — | — | 697.0 | — | ? |
| 17 | Petroleum . . . . | — | -- | — | 1317.0 | — | 768.1 |
| 18 | Tabak . . . . . | — | — | — | 262.0 | 89.90 | 172.1 |
| 19 | Emballage . . . | 185.6 | ? | ? | 251.00 | ? | 101.4 |
| 20 | Diverse . . . . | 562.4 | — | — | 323.00 | — | — |
| | Zusammen | 19867.5 | — | — | 6882.9 | — | — |

[1]) Statistische Rundschau über die Betriebsergebnisse der serbischen Staatsbahnen für 1892.

**Tabelle Nr. 16.**

Die Bewegung der als gewöhnliches Frachtgut gesendeten Haupthandelsartikel auf der bulgarischen Staatsbahn Tzaribrod-Bellovo im Jahre 1892 [1])

| Waarengattung | Abgesendet | | | | Angekommen | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Im Lokal-Verkehr | nach Bellovo | nach Zaribrod | Zusammen | über die orientalischen Bahnen | über die serbischen Bahnen | Transit nach Osten | Transit nach Westen | Zusammen |
| | Tonnen | | | | | | | | |
| 1. Alkohol | 91 | 50 | — | 141 | 36 | 157 | — | 481 | 674 |
| 2. Zucker | 81 | 50 | — | 131 | 8 | 1095 | — | 1271 | 2374 |
| 3. Bier | 16 | 25 | — | 91 | 3 | 133 | — | 176 | 312 |
| 4. Eisen u. Stahl | 124 | 150 | 3 | 277 | 246 | 2363 | 25 | 425 | 3090 |
| 5. Glaswaaren | 10 | 13 | 2 | 25 | 65 | 213 | — | 273 | 551 |
| 6. Manufakturwaaren | 6 | 22 | 2 | 30 | 141 | — | 9 | 25 | 175 |
| 7. Drogerie | 1 | 15 | 2 | 18 | 26 | 122 | — | 30 | 178 |
| 8. Kaffee | 5 | — | — | 5 | 2 | 12 | — | — | 14 |
| 9. Papier | 5 | 3 | 3 | 33 | 51 | 604 | — | 114 | 796 |
| 10. Reis | 46 | — | — | 51 | 37 | 329 | — | — | 366 |
| 11. Petroleum | 164 | — | — | 164 | 1598 | 397 | — | — | 1995 |
| 12. Salz (See) | 1145 | — | — | 1145 | 4909 | — | — | — | 4909 |
| 12. Mineral | — | 4 | — | 4 | — | 400 | — | 90 | 490 |
| 13. Cerealien | 3178 | 4156 | 1492 | 8826 | 3531 | 193 | 160 | 548 | 4432 |
| 14. Rohleder | 16 | 71 | 206 | 283 | 38 | 3 | 290 | — | 331 |
| 14. Lederwaar. | 1 | 3 | 4 | 8 | 45 | 30 | 4 | 31 | 110 |
| 15. Wolle | 18 | 25 | 3 | 46 | 28 | 5 | 97 | — | 130 |
| 16. Wollewaaren | — | — | 3 | 3 | — | — | — | 11 | 11 |
| 17. Baumwolle | 13 | 3 | 23 | 39 | 64 | 94 | — | — | 158 |
| 18. Diverse | 43 084 | 7717 | 606 | 51 340 | 6007 | 5634 | 736 | 5373 | 17 739 |
| Zusammen | 48 004 | 12 307 | 2349 | 62 660 | 16 835 | 11 784 | 1321 | 8848 | 38 788 |

[1]) Bericht über den allgemeinen Verkehr auf den bulgarischen Staatsbahnen für 1892.

Der westliche Theil Nord-Bulgariens, das sogenannte West-Bulgarien mit der Hauptstadt Sofia besitzt heutzutage die ungünstigste Lage bezüglich des Verkehrswesens. In der Mitte der Balkanhalbinsel gelegen, ist dieses Gebiet durch die eine die Richtung der grössten Achse der Halbinsel verfolgende Eisenbahnlinie mit den äussersten Punkten Konstantinopel (678 km) und Belgrad (420 km) in Verbindung. Die Eisenbahnverbindung mit dem Hafen von Burgas hat eine Länge von 494 km, die mit Dedeagatsch eine solche von 505 km und jene mit Salonichi über Nisch eine von 625 km, während die Entfernung bis zu der nächsten Donaustation, Lompalanka, über den grossen Balkan 180 km und die Entfernung bis zum nächsten Seehafen von Kavala oder Salonichi über Seres nur 346 km beziehungsweise 365 km beträgt. Dieser für die bulgarische Hauptstadt ungünstigen Lage der Eisenbahnen der Balkanhalbinsel hat es Oesterreich-Ungarn zu verdanken, wenn es heutzutage in vielen Branchen fast der alleinige Herrscher auf dem Markte von Sofia ist. Damit erklärt sich auch der starke Unterschied des durch Serbien gehenden Transits nach Tzaribrod-Sofia (22 065 t) und nach Ristovatz-Salonichi (6901 t), weil ungefähr $^3/_4$ von den erwähnten 22 065 t allein auf dem Markte von Sofia bleiben, was die bulgarische Handelsstatistik durchaus bestätigt; nur ein sehr unbedeutender Theil österreichischer Produkte kann durch die Orientbahnen in Süd-Bulgarien eindringen, wie es besonders die folgende Tabelle Nr. 17 zeigt[1]).

---

[1]) Bericht über den allgemeinen Verkehr auf den bulgarischen Staatsbahnen für 1892.

**Tabelle Nr. 17.**

Verzeichniss der durch die Eisenbahn in die Hauptstadt Sofia eingeführten Waaren im Jahre 1892.

| Waarengattung | Ueber Tzaribrod | | Ueber Bellovo | |
|---|---|---|---|---|
| | aus Salonichi | aus Oesterr.-Ungarn und Serbien | aus Südbulbulgarien oder Jambol | aus der Türkei oder Dedeagatsch |
| 1. Getreide | — | — | 2470 | — |
| 2. Wein | — | — | 1940 | — |
| 3. Mehl | — | — | 777 | — |
| 4. Alkohol | — | 157 | — | — |
| 4. Schnaps | — | — | 112 | — |
| 5. Bier | — | 133 | — | — |
| 6. Früchte | — | — | 285 | 28 |
| 7. Meersalz | — | — | 3542 | — |
| 7. Mineralsalz | — | 320 | — | — |
| 8. Tabak | — | — | 181 | — |
| 9. Kitt | — | 1538 | 145 | — |
| 10. Eisen- und Stahlwaaren | 174 | 2200 | 157 | — |
| 11. Andere Mineralien | — | 520 | — | — |
| 12. Glaswaaren | — | 207 | — | — |
| 13. Papier | — | 603 | 51 | — |
| 14. Manufakturwaaren | — | — | 75 | 50 |
| 15. Petroleum | 376 | — | 1259 | — |
| 16. Zucker | — | 1066 | 8 | — |
| 17. Reis | 329 | — | 37 | — |
| 18. Möbel | — | 42 | 5 | 4 |
| 19. Maschinen | — | — | 84 | 57 |
| 20. Diverse | 523 | 2350 | 2350 | 98 |
| Zusammen | 1402 | 9136 | 13478 | 237 |

Wenn schon jetzt der Getreide-Export West-Bulgariens den 625 km langen Weg über Nisch nach Salonichi nimmt, (vgl. Tabelle Nr. 16), so wird bei einer eventuellen direkten Eisenbahnverbindung Sofia-Salonichi (365 km) der österreichische Export auf den Orientbahnen über West-Bulgarien einen tödtlichen Schlag erhalten. Die im Bau begonnene Eisenbahnverbindung Sofia-Varna (sogenannte Transversalbahn) wird sehr wenig zu einer Umgestaltung der Handelsbeziehungen West-Bulgariens beitragen, weil die Entfernung noch immer eine erhebliche (550 km) bleiben wird.

## II. Die Lokal-Tarife der orientalischen Eisenbahnen.

Bei den orientalischen Bahnen sind zwei Arten von Tarifen zu unterscheiden: die Generaltarife (Nr. 1 bis Nr. 11), welche gleichzeitig als Maxima den Vertragsvorschriften von 1872 beigegeben sind [1]) und dann die Spezialtarife (von Nr. 12 an), welche die Betriebsgesellschaft dem Artikel 2 der Konzessionsvorschriften gemäss jedoch nur unter staatlicher Genehmigung und nach einer dreimonatlichen Anwendung nach ihren Interessen umgestalten darf.

A. Die Tarife der orientalischen Bahnen sind, wie die Verbandstarife, Kilometertarife, wobei die Fracht für mindestens 8 Kilometer erhoben wird.

Es bestehen Tarifklassen für:

### I. Reisende

mit einer Grundtaxe:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| I. | Klasse von | 15.32 | Centimes | (27 paras) |
| II. | „ „ | 11.35 | „ | (20 „ ) |
| III. | „ „ | 7.38 | „ | (13 „ ) |

für das Kilometer bei allen Zügen.

Nach den Tarifmaxima hat die Gesellschaft das Recht, bei Expresszügen eine Erhöhung von 30% für die I. und II. Klasse zu verlangen.

---

1) Annexe 4. au Cahier des charges de l'exploitation: Actes etc. Constantinople 1874.

Erst seit 1892 sind Retourbillets mit einer Ermässigung von 20% in Gebrauch.

Kinder unter 3 Jahren sind frei; Kinder von 3—10 Jahren (7 nach den Maxima) zahlen den halben Preis, ebenso Regierungsbeamte, Militär im Dienste und Arrestanten [1]).

## II. Gepäck.

Im Allgemeinen gelten für das Billet 30 Kilogramm als Freigepäck, für das Kinderbillet 20 kg, während die Militärpersonen für das Gepäck über 30 kg nur die Hälfte der Transporttaxen zahlen. Für den Gepäcküberschuss besteht eine Grundtaxe von 4.54 Centimes (8 paras) für je 14 kg und 8 km. Ausserdem werden an Registraturgebühren 11.35 Centimes (20 paras) für jedes Gepäckbillet erhoben und ebensoviel für jeden Bruchtheil von 100 kg als Wagegeld.

## III. Hunde.

In allen Zügen besteht eine Grundtaxe von 2.27 Centimes (4 paras) per km, und 11.35 Centimes (20 paras) an Registraturgebühren.

## IV. Eilgut.

Dasselbe wird, wie Gepäck, zu 4.54 Centimes (8 paras) für je 14 kg und 8 km befördert, was für die Tonne und das Kilometer 40.3 Centimes ausmacht. Sperriges Gut zahlt doppelte Taxe. Ausserdem wird für je 10 kg ein fixer Expeditionsgebührenzuschlag von 2.27 Centimes (4 paras) erhoben.

## V. Kleine Kollis.

Sendungen unter 25 kg werden als Eilgut pro Kolli für die ersten 15 km einschliesslich der Registratur- und Expeditionsgebühren zu je 34.05 Centimes (60 paras), dann für jede weitere Strecke von 15 km zu je 11.35 Centimes befördert; die Minimaltaxe beträgt 68.10 Centimes (3 piastres).

---

[1]) Réglément concernant le transport gratuit et à prix réduits de voyageurs, bagages et effets mobiliers. Constantinople 1884.

## VI. Gold und Silber in Barren oder Münze, Edelsteine und dergl.

Für je 227 Francs (1000 Piastres) und je 1 km sind 1.135 Centimes (2 paras) einschliesslich der Werthversicherung zu zahlen. Transporte mit deklarirtem Werth über 24752 Francs (100 000 Piastres) sind ausgeschlossen. Maximaltaxe: Francs 2.40.

## VII. Fahrzeuge und rollendes Material.

Unbeladene 2- und 4 rädrige Wagen mit einem Fond und einem Banket kosten als gewöhnliches Frachtgut 26.67 Centimes für das Kilometer, und als Eilgut doppelt, 4 rädrige Wagen mit 2 Fonds und 2 Bankets als gewöhnliches Frachtgut 38.02 Cent. für das km, als Eilgut doppelt, wobei ein fixer Zuschlag von etwa 2 Francs 50 Cent. für das Fahrzeug erhoben wird.

## VIII. Thiere.

Es wird für das Kilometer als gewöhnliches Frachtgut bezahlt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1) Grossvieh | für das Stück | 16.7 | Cent. | (27 Paras) |
| 2) Kälber und Schweine | „ „ „ | 5.6 | „ | ( 9 „ ) |
| 3) Hammel und Schafe | „ „ „ | 2.5 | „ | ( 4 „ ) |

(für Eilgut wird doppelt bezahlt) mit einem festen Zuschlag von

etwa 1.25 Francs für den Kopf zu 1)
„ 0.50 „ „ „ „ „ 2)
„ 0.25 „ „ „ „ „ 3).

Begleitung, die eventuell Billet III. Klasse lösen muss, kann verlangt werden.

## IX. Gewöhnliches Frachtgut.

Die den Vertragsvorschriften von 1872 beigegebene Güterklassifikation enthält eine beschränkte Güteranzahl, welche als Muster dienen sollte. Sie ist eine Werthklassifikation, welche bei den hohen Tarifsätzen seinerzeit praktisch zu sein schien. Sie enthält nur drei Klassen bei einer Grundtaxe für die Tonne und das Kilometer

von 21.66 Centimes für die I. Klasse
„ 16.70 „ „ „ II. „
„ 13.61 „ „ „ III. „

mit einer Gewichtsabrundung auf je 50 kg und einem fixen Zuschlag von 11.14 Cent. (18 paras) für je 50 kg oder 2 Francs und 23 Cent. (9 Piastres) für die Tonne.

Für etwaige Selbstverladung beziehungsweise Selbstausladung wird kein Frachtabzug gewährt. Untheilbare Massen von 3—5000 Kilogramm zahlen das Doppelte, der Transport von dergleichen über 5000 kg und solchen, die ein spezielles Material erfordern, ist nicht obligatorisch und unterliegt jedesmaliger besonderer Vereinbarung.

## X. Werthversicherung.

Bei Vieh, Fahrzeugen und Gepäck werden für je 247 Francs Werth (1000 Piastres) 49,5 Cent., 2 Piaster oder $^1/_5{}^0/_0$, bei Eilgut für je 123.5 Francs Werth (500 Piastres) 99,0 Centimes (4 Piast.) oder das Vierfache ($^4/_5{}^0/_0$) und bei Frachtgut für je 123 Francs Werth (500 Piast.) — 13.13 Cent. ($1^1/_2$ Piast. oder $0.3^0/_0$ gezahlt.

## XI. Extrazüge:

Für das Kilometer (nur gegen Vorausbezahlung) werden erhoben:

3.61 Francs (15 Paras) für Lokomotive und Schutzwagen;
2.48 „ (10 „ ) „ Salonwagen;
1.24 „ ( 5 „ ) „ Personenwagen;
0.62 „ ( $2^1/_2$ „ ) „ andere Wagen;
0.62 „ ( $2^1/_2$ „ ) „ für die Achse bei Wagen von mehr als zwei Achsen.

Für jede halbe Stunde Aufenthalt über die festgesetzte Abgangszeit müssen 113.86 Francs (460 Piastres) Strafe für den Zug gezahlt werden. Der Minimalsatz beträgt für das Kilometer 8.66 Francs (35 Piast.), für den Extrazug 173.26 Francs (700 Piastres).

Ergiebt die Anwendung der gewöhnlichen Fahrpreise und Frachten einen höheren Gesammtbetrag, so gelangt letzterer zur Erhebung.

**Diese Spezialtarife** sind für einzelne Artikel entweder allgemein [1]) oder für bestimmte Strecken und unter gewissen Vor-

[1]) Condition spéciales de transport, applicables à tous les envois à expédier par wagons complets en vertu des tarifs speciaux., Constantinople 1891.

bedingungen zulässig, durch welche sich die Betriebsgesellschaft den allgemeinen Konzessionsvorschriften zu entziehen sucht; so wird zum Beispiel die den Konzessionsvorschriften entsprechende Lieferungsfrist um 5 Tage verlängert; der Eisenbahnverwaltung ist das Recht vorbehalten, offene Wagen zu verwenden, welche von den Absendern zu decken sind; die Beladung und Entladung muss auf Kosten des Absenders oder Empfängers stattfinden und innerhalb 8 Stunden erfolgen, ohne dass die Betriebsgesellschaft dem Empfänger, wie es in den Konzessionsvorschriften heisst, irgend welche Anzeige davon zu geben verpflichtet ist. Bei Ueberschreitung dieser Frist ist eine Strafmiethe von 2.47 Francs (10 Piastres) für Wagen und Stunde zu entrichten. Die Betriebsgesellschaft haftet für keinen Verlust, der zufolge der Verladung und selbst der unterwegs durch ihre Mannschaften erfolgten auf Rechnung des Absenders oder Empfängers vorzunehmenden Umladung entsteht. Die Betriebsgesellschaft ist nicht verpflichtet, Decken zu geben; wenn sie aber die Decke stellt, so ist eine Deckenmiethe von 2.47 Francs für die Decke zu zahlen.

Bei der Unvollkommenheit der Vertragsvorschriften und bei der Trägheit der türkischen Regierung, welche die Betriebsgesellschaft, trotzdem 312 km ihres Netzes in dem bulgarischen Fürstenthume angelegt sind, als den alleinigen Herrn des Landes haben will, wurden die Landesinteressen bei der Bearbeitung dieser Spezialtarife gar nicht in Betracht gezogen, und in vielen Beziehungen haben sie an Stelle von Vortheilen nur Nachtheile für die Landesbewohner hervorgebracht. Vor allem sei erwähnt, dass die Vertragsvorschriften, statt eine gleiche Behandlung aller unter gleichen Bedingungen zu sichern, durch ihren eigenen Geist die ungleiche Behandlung hervorriefen, indem sie die Gewinnsucht der Betriebsgesellschaft anregten. So hält es z. B. die Gesellschaft für keine Ungerechtigkeit, wenn sie durch geheime Vereinbarungen und durch alle möglichen Arten von Refaktien einzelne Personen begünstigt. Ausser diesen Spezialtarifen sind nach dem überwiegenden Tarifmomente alle möglichen Werth-, Differential-, Staffel- u. s. w. Tarife zu unterscheiden, die als ausschliessliches Prinzip immer die Konkurrenz und den reinen Gewinn haben. Demgemäss sind für den Personen- und Eilgut-Verkehr noch heute die Maximaltarife allein in Kraft, jedoch mit der typischen Verkehrtheit, dass man bei dem

innern Verkehr für das mit gemischten Zügen gefahrene Kilometer 15.32, 11.35 oder 7.38 Centimes für die I., II. bzw. III. Klasse zahlt, während die Verbandstarife dem Ausländer für 14, $10^1/_2$ oder 7 Cent. die I., II. bzw. III. Klasse gewähren, also für Taxen, die den Maximaltarifen gemäss um $30^0/_0$ höher als die des gemischten Zuges hätten sein müssen! Wird nach den Verbandstarifen für die Tonne und das Kilometer des Eilgutes eine Taxe von 30, 20 oder 15 Cent. erhoben, so zahlt man bei dem lokalen Verkehre ohne Unterschied 40.3 Cent. Eine scheinbare Ermässigung bei dem Eilgut ist durch den Spezialtarif Nr. 22 eingeführt, indem Gemüse, Früchte, Kartoffel, Weintrauben, Schlachtfleisch oder Wildpret und Bier, als Frachtgut I. oder II. Klasse taxiert, mit den Personen- oder gemischten Zügen befördert werden können. Der Spezialtarif Nr. 33 bietet eine Ermässigung, durch die Einführung der Kolli von 3 kg mit einer einheitlichen Taxe von 68.10 Cent. und der Kolli von 10 kg mit einer Grundtaxe von 5,67 Cent. für je 15 km mit Ausnahme der ersten, für welche die Grundtaxe der Kolli von 25 kg massgebend bleibt.

Die Bedeutung der Spezialtarife ist besonders bei dem gewöhnlichen Frachtgut hervorzuheben, sowohl bezüglich der Preisgestaltung der Transportkosten wie auch der allgemeinen volkswirthschaftlichen Interessen der durch die Bahn bedienten Länder. In diesem Sinne sind unter den Spezialtarifen zu unterscheiden: 1) Spezialtarife für die zum Export bestimmten Rohprodukte, gewöhnlich mit den Häfen von Konstantinopel, Dedeagatsch und Salonichi als einzige Empfangsstationen, dann 2) Spezialtarife für die ins Land kommenden verschiedenen Kolonial-, Manufaktur- u. s. w. Artikel gewöhnlich mit den einzigen Abgabestationen Konstantinopel, Dedeagatsch und Salonichi. Der Einfluss der Verbandstarife auf diese „Export und Importtarife" der orientalischen Bahnen war ein verschiedenartiger, während beim Import die lokalen Tarife durch die Verbandstarife ersetzt wurden, sind für den Export noch immer die lokalen Spezialtarife massgebend.

1. Für den Export in Betracht kommende Spezialtarife sind Nr. 12 (Getreide), 3 (Brenn- und Bauholz), 15 (Vieh), 19 (Weine), 27 (Wolle), 29 (Reis), 37 (Mehl), 25 (Kokons), Häute u. s. w.

Durch diese Tarife wird hie und da die Einseitigkeit der Werthklassifikation und die Höhe der Tarifsätze des Generaltarifs durch Einführung der Prinzipien der Differenzial- oder blossen Staffeltarife gemindert, aber nicht selten auch aufrecht erhalten. So zum Beispiel bietet der Spezialtarif Nr. 13 für Holzmaterialien folgende Unregelmässigkeiten: die mittlere Taxe nach Adrianopel Konstantinopel oder Dedeagatsch ist 4.5 Cent. per Tonne und Kilometer, was eine starke Ermässigung des Generaltarifs bedeutet, ganz anders aber ist diese Taxe zwischen den Stationen Bellovo-Philipoppel, und zwar:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Von | Bellovo | nach | Sarambey 10 km | : | 33. Cent. per t. u. km |
| „ | Sarambey | „ | Bellovo (dieselbe Strecke) | : | 15.5 „ „ „ „ „ |
| „ | Bellovo | „ | T.-Basardschik 27 km | : | 20 „ „ „ „ „ |
| „ | T.-Basardschik | „ | Bellovo „ „ | : | 9 „ „ „ „ „ |
| „ | Bellovo | „ | Philipoppel 63 „ | : | 6.75 „ „ „ „ „ |
| „ | Sarambey | „ | T.-Basardschik 17 „ | : | 24.5 „ „ „ „ „ |
| „ | T.-Basardschik | „ | Sarambey „ „ | : | 11.2 „ „ „ „ „ |

Die Taxe von 33 Cent. aber ist das Zwei- oder Dreifache der Taxe des Generaltarifs, nach welchem das Brennholz als Gut III. Klasse nur 12.5 Cent. und das Bauholz als Gut II. Klasse nur 15.3 Cent per t und km zahlt.

Hiedurch sind diese Tarifsätze nicht nur vertragswidrig, sondern auch rechtswidrig, indem sie die prinzipielle Grenze der Diffentialtarife, wonach auf einer und derselben Bahnlinie der Gesammttransportpreis für ein gegebenes Frachtquantum in derselben Verkehrsrichtung für eine näher gelegene Station nicht höher sein darf als für eine entfernte [1]), überschreiten, und z. B. der Transport einer Tonne für die kürzere Strecke Bellovo-T.-Basardschik (27 km) 5.40 Francs, für die doppelt so weit entfernte Strecke Bellovo-Philipoppel (63 km) nur 4.25 Francs kostet. Die Ursache aller dieser ungerechten Tarifkombinationen besteht darin, dass die Betriebsgesellschaft um jeden Preis die Benützung des Wassertransports über den Maritza-Flusse, welcher erst von Sarambey und Tatar-Basardschik aus fahrbar ist, unmöglich machen will. Es ist ihr während der letzten 20 Jahre auch voll-

---

1) *Sax*, Transport- und Kommunikationswesen §§ 43 u. 59 in Schönbergs Handbuch der N.-Ö. Dritte Auflage. I. Band. S. 543–572.

ständig gelungen, die Schifffahrt auf der Maritza durch und durch zu vernichten.

Wie sehr diese Konkurrenz gegenüber dem Wassertransport über die Maritza für die Landesinteressen schädlich war, hierüber lassen wir einem unparteiischen Beobachter, dem französischen Konsul von Adrianopel, das Wort:

„Avant l'établissement des lignes ferrées le transport des céréales de Tatar-Basardjik de Philipopple et d'Adrianople à destination d'Enos port d'embarquement s'éffectuait sur la Maritza à l'aide de radeaux dont les risques de navigation êtaient calculés à raison de 1 pour 100 de la valeur de la marchandise. En ne prenant pour base que la place de Philippople le nolis d'un radeaux portant exactement, même par les plus basses eaux, la charge d'un wagon était au maximum de 1100 piastres, tandis que un wagon de céréales de Philippople à Dédéagatch est aujourd'hui" — (siehe den oben erwähnten Spezialtarif Nr. 12) — „tarifé 1,215 piastres.

„Le chemin de fer, par suite des prix élevés de son tarif" — (und, können wir beifügen, infolge des unerhörten Wirrwarrs ihres Tarifwesens), — „au lieu de contribuer au progrès de l'agriculture, comme on devait l'espérer, est devenu un obstacle d'autant plus redoutable que les envois de l'Amerique et des Indes ont occasionné sur le prix des céréales une baisse de 30—40 pour 100").[1])

Besonders hervorzuheben ist der Spezialtarif Nr. 12 für Getreide, Futterkräuter, Hülsenfrüchte u. s. w., welcher für den Verkehr zwischen allen Stationen der Linien Adrianopel-Sarambey und Tirnovo-Seimen-Jambol nach Dedeagatsch oder nach Konstantinopel durch eine Grundtaxe von 5 beziehungsweise von 5 bis 6 Cent. per t und km eine erhebliche Ermässigung gewährt, während in der entgegengesetzten Richtung nach Bellovo und nach Jambol für Burgas die Grundtaxe von 8.40 bis 9.8 Cent. bestehen bleibt. Derselbe Spezialtarif weisst für den Verkehr zwischen allen Stationen der Linie Salonichi-Mitrovitza und Ueskübe-Sibevtsche mit der Richt-

[1]) Le Marché d'Adrianople en 1889 par le vice-consul Degrand, Bulletin consulaire français 1891, I. Sem. p. 83.

ung nach Salonichi eine Grundtaxe von 6 bis 9 Cent. per t und km auf.

Die Spezialtarife Nr. 15 und 15a ermöglichen den Transport der Thiere per Wagen bei einer sonst nicht besonders wichtigen Ermässigung. Für den Transport nach Konstantinopel und seiner Vorstadtstation, nach Dedeagatsch und Salonichi bestehen Staffeltarife mit einer Grundtaxe von 1.36 bis 0.57 Francs während des Winters, und von 1.22 bis 0.52 Francs per Wagen und Kilometer während des Sommers. Anderseits ist die Grundtaxe für alle Relationen bei Entfernungen zwischen 10 und 100 km 1.48 bzw. 1.36 Francs und bei Entfernungen über 100 km nur 0.74 per Wagen und km.

Dem Spezialtarife Nr. 25 gemäss werden auf allen Strecken Kokons in Theilladung als Eilgut zur doppelten Eilguttaxe, Kokons in Wagenladungen als gewöhnliches Frachtgut für den Wagen und das Kilometer zu 1.25 Francs + 11.25 Francs Expeditionsgebühr befördert.

Der Spezialtarif Nr. 19 ist ein blosser Staffeltarif mit einer Grundtaxe von 10 bis 6 Cent. per t und km für Weine mit der Richtung nach den Häfen.

Die auf den Stationen zwischen Adrianopel-Sarambey und Jambol geladene Wolle zahlt nach Konstantinopel die III. Klasse des Generaltarifs, Wollensendungen in umgekehrter Richtung und zwischen allen anderen Stationen die II. Klasse.

2. Während die Verbandstarife keinen sichtbaren Einfluss auf die für die Ausfuhr des Landes in Betracht kommenden Tarife geübt haben, änderte sich das ganze Lokaltarifwesen, was die Einfuhr betrifft, sogleich nach der Einführung derselben Verbandstarife durch und durch, aber dieses Mal in Verbindung mit der deutschen Levante-Linie, seewärts von den Hafenstädten Konstantinopel-Dedeagatsch und Salonichi aus nach dem Innern des Landes, und zwar für die Strecken

1) Konstantinopel mit Adrianopel } Tirnovo-Seimen, Philippopel, Tatar-Basardschik, Nova-Sagora u. Jambol
2) Dedeagatsch mit } Tirnovo-Seimen, Philippopel, Tatar-Basardschik, Nova-Sagora u. Jambol
3) Salonichi mit Venitziani-Gradsko, Ueskūb und Kumanovo.

Wie oben schon erwähnt ist, gelten diese Tarife nicht nur für die durch deutsche oder österreichische Schiffe eingebrachten

Waaren, sondern für alle von den Häfen nach dem Innern des Landes einzuführenden Produkte. Ihre Tarifsätze waren im Vergleich mit den lokalen Taxen so niedrig, dass eine Ermässigung auch für die Tarifsätze der anderen am Verbande nicht theilnehmenden Stationen unentbehrlich wurde.

Der Ausnahmetarif der Verbandstarife für Sendungen von wenigstens 5000 und 10 000 kg wurde durch den Spezialtarif Nr. 26 auf den Linien Konstantinopel (bezwischen Dedeagatsch)-Bellovo-Jambol durch einige interessante Kombinationen für alle Stationen über Adrianopel eingeführt.

Dieser Tarif bietet uns folgende Taxen, welche mehr wegen der Konkurrenz mit der bulgarischen Eisenbahn Jambol-Burgas als zum Zwecke einer Vereinheitlichung des Tarifs geschaffen sind:

**Tabelle Nr. 18.**

| Bestimmungsstation | Abgabestation | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Konstantinopel | | | Dedeagatsch | | |
| | Entfernung in km | Bei Sendungen über 5000 kg per t u. km | Bei Sendungen über 10000 kg per t u. km | Entfernung in km | Bei Sendungen über 5000 kg per t und km | Bei Sendungen über 10000 kg per t und km |
| | | Centimes | Centimes | | Centimes | Centimes |
| Adrianopel . . . | 319 | 14.0 | 11.0 | 149 | 18.3 | 16 |
| Tirnovo-Seimen . | 398 | 11.7 | 11.2 | 229 | 13.8 | 10.8 |
| Philippopel . . . | 499 | 11.4 | 11.0 | 329 | 13.1 | 11.0 |
| Jambol . . . . | 504 | 6.2 | 5.8 | 334 | 8 9 | 7.8 |
| Bellovo . . . . | 562 | 12.4 | 11.8 | 392 | 11.3 | 9.1 |

In diesem Tarife ist die oben erwähnte Ueberschreitung der auf dem Prinzipe der gleichen Frachtbedingungen für jedermann beruhenden Grenze des Differentialtarifes öfter vorgekommen, indem die Taxe für eine naheliegende Station grösser als die für eine entferntere ist:

**Tabelle Nr. 19.**

| Bestimmungsstation | Abgabestation | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Konstantinopel | | | Dedeagatsch | | |
| | Entfernung in km | Bei Sendungen über 5000 kg per Tonne Piaster und % | Bei Sendungen über 10000 kg per Tonne Piaster und % | Entfernung in km | Bei Sendungen über 5000 kg per Tonne Piaster u. % | Bei Sendungen über 10000 kg per Tonne Piaster u. % |
| (Linie Tirnovo-Seimen-Jambol): | | | | | | |
| Karabunar . . . | 413 | 138.10 | 129.— | 244 | 129.80 | 125.50 |
| Jambol . . . . | 504 | 126.60 | 118.90 | 334 | 117.— | 110.— |
| (L. Tr.-S.-Bellovo): | | | | | | |
| Tatar-Basardschik | — | — | — | 366 | 193.40 | 160.60 |
| Sarambey . . . | — | — | — | 382 | 213.30 | 181.40 |
| Bellovo . . . . | — | — | — | 392 | 199.80 | 144.40 |

Dieselbe Ueberschreitung kommt auch beim Getreidetarife Nr. 12 vor, indem man für die ganze Strecke Tirnovo-Seimen-Konstantinopel 398 km 101.50 Piaster zahlt für Karabunar oder Radne-Mahale Konstantinopel (413 und 436 km) nur 90.90 bezw. 96.00 Piaster!

Nach der Einführung des Ausnahmetarifs Nr. 20 sind die früheren Spezialtarife für den Verkehr über Adrianopel praktisch unanwendbar geworden. Eine Ausnahme davon machen nur die Tarife Nr. 26, 35 b und 38, welche billigere Taxen bieten und zwar:

Nr. 26 für Kochsalz für die Relationen: Konstantinopel-Adrianopel 7.4 Cent. per t und km; Konstantinopel-Jambol 3.7 Cent. per t und km; dieser Differentialtarif (der nur der Konkurrenz mit der Eisenbahn Burgas-Jambol und demgemäss mit dem Salze bulgarischer Herkunft wegen besteht), bietet überhaupt die billigste Taxe auf den orientalischen Bahnen: 3.7 Centimes per Tonne und Kilometer.

Nr. 35 b für Ziegel, Steine u. s. w. 4.9 Cent. per t und km für alle Relationen.

Nr. 38 für Alkohol, — Jambol ausgenommen.

Auf der Linie Salonichi-Ueskūb-Sibevtsche wurde eine dem Beispiele der Verbandstarife folgende Ermässigung der Tarifsätze aller Stationen in Relation mit Salonichi durch die Tarife Nr. 21 und 21 A angestrebt.

Diese Tarifunifikation ist aber selbst für die Einfuhrprodukte noch lange nicht vervollständigt. Es genügt, zu erwähnen, dass für die Strecke Konstantinopel-Adrianopel (319 km) und für die Strecke Dedeagatsch - Adrianopel (149 km) immer nur die alten Spezialtarife in Anwendung sind.

Infolge der Verbandstarife ist die Annahme der Verbandstarifklassifikation auch für den lokalen Verkehr eine unentbehrliche Nothwendigkeit geworden. Ausser den Tarifsätzen, welche zum mindesten nach dem Beispiele der Verbandstarife für Personen-, Eilgut und Frachtgut-Verkehr ermässigt werden müssen, ist noch eine gründliche Revision aller Betriebs-Reglements und übrigen Bedingungen um so mehr erforderlich, als durch die Verbindung der orientalischen Eisenbahnen mit den europäischen ganz neue Verhältnisse geschaffen worden sind, welche mit den vor 25 Jahren getroffenen Bestimmungen nicht in Einklang zu bringen sind. Es ist wahr, dass alle diese Reglements als Theile der Konzessionsvorschriften zu betrachten sind und dass ein staatlicher Zwang bezüglich der Veränderung dieser Reglements als ein Eingriff in die Konzession selbst anzusehen ist; aber wo ist die Regierung, welche sich nicht selbst gezwungen sah, wenn möglich im Einverständniss mit den Privatgesellschaften — nicht selten auch gegen deren Willen — die alten Konzessionsbestimmungen mit den neuen staatswirthschaftlichen Erfordernissen in Einklang zu bringen? „Das Konzessionswesen der meisten Staaten ist in diesem Punkte unvollkommen; das praktische Leben aber hat den Mangel paralysiert durch die Vielfältigkeit der Einflüsse, welche die Regierung auf die Leiter von Privateisenbahnen auszuüben in der Lage ist.“ [1])

---

[1]) *Sax.* Transport- und Kommissionswesen, § 49, in Schönbergs Handbuch der N.-Ö. 3. Auflage. I. Band, S. 553.

## III. Die Tarife der bulgarischen Staatsbahnen [1].

Für den Lokalverkehr gelten in Bulgarien im Allgemeinen die Tarifsätze des Verbandsverkehrs. Als Besonderheiten sind nur einige für die Hebung des Getreideexports und des lokalen Personenverkehrs bestimmte Tarifermässigungen anzusehen. Die Tarifsätze für den lokalen Verkehr der gewöhnlichen oder gemischten Personenzüge sind niedriger als die Verbandstarife, welche nur für Schnellzüge in Anwendung sind, und zwar betragen die Sätze: 1) auf den Linien Tzaribrod-Bellovo und Jambol-Burgas: I. Kl. 14, II. Kl. 8.7 und III. Kl. nur $4^1/_2$ Centimes für Person und Kilometer; 2) auf der Linie Rustschuk-Varna: 12, 7 beziehungsweise 4 Centimes. Dann finden beträchtliche Ermässigungen noch bei einigen für den Export bestimmten Artikeln statt, z. B. für Getreide: bis 100 km $4^1/_2$, bis 150 km $3^1/_2$ und über 150 km nur 3 Centimes per Tonne und Kilometer.

Bei der geringen Länge der bulgarischen Eisenbahnrümpfe und bei der Anwendung den sogenannten virtuellen Länge für die Fortsetzung der Tarifkilometer sind diese scheinbar gegenüber den Verbandstarifen niedrigeren Taxen ohne besondere Bedeutung. Nach dieser virtuellen Länge, welche die Ausgleichung der bei dem Bau, wie auch bei dem Betriebe durch die grossen Terrainschwierigkeiten verursachten bedeutenden Mehrausgaben in der Vermehrung der Tarifkilometer sucht, hat die Linie Tzaribrod-Bellovo 192 Tarifkilometer statt 161.4 km und die Linie Rustschuk-Varna 274 Tarifkilometer statt 224.8 km. Bei der Linie Jambol-Burgas ist die virtuelle Länge nicht in Anwendung gekommen; sie hat 111 km. und zählt nur 112 Tarifkilometer.

---

[1]) Ministère des Finances de la Principauté de la Bulgarie:
a) Décret Nr. 76 concernant les tarifs des chemins de fer du 9. Avril 1890;
b) Dispositions supplémentaires au décret Nr. 76 relativement à l'application des tarifs, Sofia le 14 Juillet 1890;
c) Tarifs de Stations sur la ligne Zaribrod-Sofia-Bellovo; — sur la ligne Roustchuk-Varna et — Jamboly-Burgas, à partir du 1er Janvier 1892. Classification des Marchandises.

Die Eisenbahnrümpfe Bellovo-Tzaribrod und Jambol-Burgas sind als Endstrecken der orientalischen Eisenbahnen im bulgarischen Territorium anzusehen, weshalb eine Vereinbarung zwischen den Staats- und Privatbahnen bezüglich der Sicherung wie auch der Hebung des lokalen Verkehrs durch möglichste Vereinfachung des Beförderungsdienstes und Tarifermässigungen nothwendig wäre. Leider will die Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen, welche, wie wir schon gesehen haben, mit den Staatsbahnen im Kriege ist, keine solche Vereinbarung zu Stande kommen lassen. Während mit ausländischen Staaten direkte Verbindungen und Verbandstarife hergestellt sind, muss sich der Reisende auf der direkten Bahn von Sofia bis Philipoppel (156 km) zweimal Fahrkarten besorgen, in Bellovo umsteigen,[1]) sich nach zwei verschiedenen Reglements richten und einer Menge Unannehmlichkeiten aussetzen, während man aus Wien oder Belgrad ohne jede Störung ruhig bis Philipoppel fährt. Alles, was die bulgarische Regierung bis jetzt von der Betriebsgesellschaft in diesem Sinne erlangen konnte, ist ein Ausnahmetarif für die direkte Beförderung der Getreideprodukte von allen orientalischen Stationen im bulgarischen Territorium nach Burgas mit einer Staffeltaxe zwischen 8—6 Centimes für die Tonne und das Kilometer, und zwar nur für Wagensendungen von mindestens 10 000 Kilogramm. Aber was für Hindernisse entdeckt nicht die Gesellschaft, um selbst die Benützung dieses keiner Ermässigung sich erfreuenden Tarifes zu erschweren. Bezüglich der Mittel ihrer Konkurrenz mit der Staatsbahn Jambol-Burgas ist die Gesellschaft gar nicht wählerisch, und so ist eine, wie man sie dort nennt, „Wagenpolitik“ ins Leben gerufen worden. Wie schon an früherer Stelle erwähnt wurde, besitzt die Betriebsgesellschaft überhaupt nicht das nothwendige Fahrbetriebsmaterial, seitdem aber die türkische Regierung, vom militärischen Standpunkte ausgehend, an der bulgarischen Grenze bei Mustafa-Pascha ein Bureau errichtete, mit dem Zwecke, möglichst wenig Wagen nach Bulgarien gehen zu lassen, ist der Mangel an Wagen so gross, dass die Waaren erst Monate lang an den Stationen lagern müssen, bis endlich die Hälfte oder ein Viertel befördert wird. Dieser Mangel

---

[1]) Seit März 1894 in Sarambey (vgl. S. 94.)

an Wagen ist für den Verkehr mit Burgas um so fühlbarer, als jetzt die Betriebsgesellschaft ihrerseits alle möglichen Massnahmen zu ergreifen beginnt, um ihre Wagen nicht nach Burgas gehen lassen zu müssen. Ja, in Folge des formellen Verbotes des türkischen Bureaus in Mustafa-Pascha dürfen nur so viele Wagen die Grenze nach Bulgarien überschreiten, als an ihrer Stelle in der Türkei angekommen sind, so dass die Betriebsgesellschaft oft gezwungen ist, für den Umtausch nach Mustafa-Pascha Wagen zu schicken oder auf die weitere Beförderung der geladenen Wagen zu verzichten. Hiefür kann gegenüber der bulgarischen Regierung niemand anders verantwortlich sein, als die Gesellschaft, welche noch immer die türkische Herrschaft im bulgarischen Gebiete allein anerkennen will! Als die bulgarische Regierung, ausser Stande, die Gesellschaft für diese Umstände zur Verantwortung zu ziehen, einige Wagen auf die orientalischen Stationen schickte, um den Erfordernissen solcher nach Burgas nachzukommen, erlaubten sich die Beamten der Betriebsgesellschaft auch diesen Wägen den Weg nach Burgas zu sperren! [1])

Was die Eisenbahn Rustschuk-Varna betrifft, welche nur als Vermittlerin des Verkehrs von der unteren Donau über Varna nach West-Europa produktiv sein kann, so werden selbst die ermässigsten Tarife bei der grossen Länge der Bahn nicht im Stande sein, eine Konkurrenz mit dem billigen Wasser-Transport über die Donauhäfen von Braila und Galatz, wo Seeschiffe ankern können, auszuhalten. Selbst ihre Stellung als Vermittlerin des Personen- und Postverkehrs zwischen Kostantinopel und einem Theile Nordost-Europa's ist durch den Anschluss der Bahn Tschernavoda-Küstendsche an das rumänische Eisenbahnnetz mittelst der im Bau sich befindenden Donaubrücke bedroht. Mag die bulgarische Regierung die Hafenbauten von Varna mit fieberhafter Thätigkeit besorgen und alle den Handel erleichternden Bedingungen herbeischaffen, so bleibt immer noch fraglich, ob sich der Verkehr aus Nikopol, Svischtov und selbst Rustschuk über Varna billiger als über die rumänischen Donau-Häfen darstellen wird.

---

[1]) *Kolaroff*, Die orientalischen Eisenbahnen in Bulgarien 1893.

# IV. Die Tarife der serbischen Staatsbahnen.

Durch gemeinsames Einverständniss mit der österreichisch-ungarischen Monarchie ins Leben gerufen, sollten sich die serbischen Eisenbahnen bezüglich des Betriebsreglements und des Tarifwesens mit denen der österreich-ungarischen Eisenbahnen im Einklang befinden. Durch separate Vereinbarungen haben sie in jeder Hinsicht die späteren Verbandsvereinbarungen der Orientbahnen überhaupt getroffen, so dass die oben erwähnten Verbandstarife, bevor sie es wurden, serbische Tarife waren. Als Ausnahmen finden sich spezielle Tarife für Getreide über Salonichi und dann die 20 %ige Ermässigung des lokalen Personenverkehrs im Vergleich mit dem internationalen. Dem volkswirthschaftlichen Kampfe, welchen die serbische Regierung in der letzten Zeit einerseits mit den österreichisch-ungarischen Fabrikprodukten und anderseits den bulgarischen Rohprodukten durch jede mögliche Art von Konsumtionssteuer [1]) für die ersteren und drakonische Zölle für die letzteren führt, ist die Eisenbahnverwaltung nie fremd geblieben, und bei den Verbandskonferenzen wurden alle österreichisch - ungarischen oder deutschen Vorschläge über irgend welche Tarifermässigung von den serbischen Vertretern als unmöglich erklärt. In der letzten in Konstantinopel erfolgten Konferenz kamen bei den serbischen, sowie auch bei den bulgarischen Vertretern die volkswirthschaftlichen Interessen ihrer Regierungen so stark zum Ausdruck, dass sie unbedingt zu einer Auflösung des Verbandes hätten führen müssen, wenn es nicht gelungen wäre, die betreffenden Ermässigungsvorschläge der deutschen Vertreter zeitlich aufzuschieben. In der That haben die serbischen und bulgarischen Handelsinteressen von den Verbandstarifen mehr Nachtheil als Nutzen, weil sie immer mehr und mehr in den Tarifermässigungen für den direkten Verkehr fortfahren müssen, während die österreichisch-ungarischen und auch die deutschen Lokaltarife noch billiger sind, so dass von ihrer Ermässigung keine besondere Begünstigung zu erwarten ist. Ganz anders steht es aber mit den Verbandstarifen, wenn man sie vom „rein gewerblichen Standpunkte“ aus betrachtet. Daraus erklärt sich auch, warum die orientalischen Eisenbahnen immer be-

---

[1]) Seit dem Fall der Radikalen (Januar 1894) sind diese Massregeln gegen Oesterreich-Ungarn beseitigt.

reit sind, den Erfordernissen der österreichisch-ungarischen oder deutschen Bahnen nachzukommen, während die serbischen und bulgarischen Staatsbahnen dies nur widerwillig thun. Nach unserer Meinung wäre es besser, wenn die Regierungen Serbiens und Bulgariens die Vertheidigung ihrer volkswirthschaftlichen Interessen mit dem ihnen zustehenden Rechte, Handelsverträge zu schliessen, sich genügen lassen würden, weil ein übertriebenes Tarifwesen im Dienste der Zollpolitik das Ziel der Eisenbahnen als Kommunikationsmittel überhaupt in das Gegentheil kehrt.

## V. Die Tarife der griechischen Eisenbahnen im Allgemeinen.[1])

Wie bei den Eisenbahnkonzessionen überhaupt, so haben auch bei den Tarifbestimmungen insbesondere die griechischen Staatsmänner mehr Intelligenz und Vaterlandsliebe gezeigt als die Staatsmänner anderer Balkanstaaten. Die Hauptpunkte des Tarifwesens der Eisenbahngesellschaften Griechenlands sind leicht in Einklang zu bringen, so dass es möglich ist, auf einmal das Wichtigste des Tarifwesens aller griechischen Eisenbahnen im allgemeinen zu besprechen.

Ueberall hat sich der Staat das Recht vorbehalten, nicht nur die Maxima der Tarife zu bestimmen, sondern auch ihre Anwendung in speziellen Fällen streng zu überwachen und noch dazu das Recht, durch periodische Revisionen die Maxima selbst zu verändern. Der Staat hat das Recht, die Tarifsätze mit einer Verkehrssteuer zu belasten. Diese Steuer wird heutzutage nur von dem Personenverkehre erhoben und zwar zu 5% von dem Betrage der Fahrkarte. Die gleiche Behandlung für Jedermann ist unter der stärksten Strafe geboten. „Jeder besondere Vertrag“, bestimmt Art. 47 der Konzessionsvorschriften der thessalischen Eisenbahnen, „durch welchen einem oder mehreren Versendern eine Ermässigung der

---

1) Die verschiedenen „Cahiers des charges“ . . ., welche in Athen für jede einzelne Linie gedruckt werden, enthalten die Maximaltarife; dann sind besonders zu vergleichen die Berichte des englischen Konsuls, z. B. Report on the trade of Patras for the Jear 1891.

genehmigten Sätze zugesichert wird, ist streng verboten." Alle Ausnahmetarife, welche dem Grosshandel einen Vorzug gegenüber dem kleinen Handel ermöglichen, sind auch verboten. Unzulässig sind Differential- oder Staffel-Tarife, welche die Interessen dieses oder jenes Distrikts zum Schaden eines dritten fördern. Es ist Pflicht der Eisenbahnen, innerhalb einer bestimmten Frist die an die Station angelangten Güter nach ihrem Destinationsorte fortzuschaffen. Die Ueberschreitung dieser Frist kann durch keine Entschuldigungen wegen Mangel an Fahrbetriebsmaterial und dergleichen gerechtfertigt werden. Bei den Personenzügen dürfen sie wegen desselben Mangels nie straflos die Fahrt der Reisenden verhindern. Die höchste Fahrtdauer bei Frachtgütern ist 24 Stunden per 125 Kilometer.

Bei den mit Staatsmitteln erbauten Linien (Missolonghi-Agrinion und Myli-Kalamata) zahlen die Militärpersonen nur $^1/_4$ der gewöhnlichen Taxe, bei den anderen Bahnen die Soldaten und die Unteroffiziere $^1/_3$, die Offiziere $^1/_2$. Freikarten erhalten alle Polizei-, Post- und Telegraphenbeamten.

Die Tarifsätze sind nach der Zahl der einzelnen Kilometer zu berechnen, jedoch darf die kleinste Fahrt nicht unter 6 Kilometer berechnet werden. Die Gewichtseinheit beträgt 10 kg, jedoch mit Ausnahme bei dem Gepäck und Eilgut, wo diese Einheit für Sendungen bis zu 10 kg nur 5 kg beträgt. Bei Frachtgütern darf die kleinste Sendung nicht unter 50 kg berechnet werden. Ausser den festgesetzten Tarifsätzen sind noch die gewöhnlichen Gebühren zu erheben und zwar:

1) eine Eintragungsgebühr,
2) eine Manipulationsgebühr,
3) ein Wagegeld,
4) ein Lagergeld.

Die Maximaltarife sind mit unbedeutenden Differenzen überall dieselben; sie haben aber in der Praxis hier und da erhebliche Ermässigung erhalten. Als Beispiel geben wir die Maximaltarifsätze der thessalischen Eisenbahnen, welche für alle anderen als Muster gedient haben. (Vgl. Tabelle Nr. 20.)

**Tabelle Nr. 20.**

| Klassifikation | Taxen: Wegegeld | Taxen: Beförderungskosten | Taxen: Zusammen |
|---|---|---|---|
| | Francs | | |
| **I. Personenverkehr** per Person und Kilometer | | | |
| Wagen I. Klasse . . . . | 0.08 | 0.04 | 0.12 |
| „ II. „ . . . . | 0.07 | 0.03 | 0.10 |
| „ III. „ . . . . | 0.04 | 0.02 | 0.06 |
| Kinder { Unter 3 Jahren frei; von 3—9 Jahren ½ Taxe, mit Recht auf einen ganzen Platz. | | | |
| 30 kg Gepäck frei; bei ½ Taxe 20 kg; | | | |
| Hunde (ohne dass die Taxe unter 20 kg sein darf) . . . . . . | 0.01 | 0.005 | 0.015 |
| **II. Eilgut** . . . . . . . . . . . . | 0.30 | 0.20 | 0.50 |
| **III. Gewöhnliches Frachtgut:** | | | |
| 1. Klasse: Alkohol, Kolonialwaaren, Chemische Produkte, Eier, Manufakturwaaren . . . . . . . . | 0.12 | 0.08 | 0.20 |
| 2. Klasse: Getreide, Mehl, Gemüse, Riz, Holzkohlen, Brennholz, Erze, Marbre . . . . . . . . . . | 0.09 | 0.06 | 0.15 |
| 3. Klasse: Steine, Salz, Ziegel . . | 0.06 | 0.04 | 0.10 |
| 4. „ Steinkohlen, Mergel, Asche, Kieselstein und Sand . . . . . | 0.05 | 0.03 | 0 08 |
| Für die Fahrten von 0 bis 100 km darf die Taxe nicht mehr als 5 Frcs. per Tonne betragen — von 101 bis 300 km — 12 Francs. | | | |
| Für Fahrten über 300 km wird sie auf Grund von . . . . . . . . . berechnet. | 0.025 | 0.015 | 0.04 |
| **IV. Das Vieh:** per Kopf und km | | | |
| 1. Rinder, Kühe, Pferde . . . . . | 0.07 | 0 03 | 0.10 |
| 2. Kälber, Esel und Schweine . . . | 0.03 | 0.01 | 0.04 |
| 3. Hämmel, Schafe und Lämmer . . | 0.01 | 0.01 | 0.02 |
| Eilgut doppelt. | | | |

# VI. Die Tarife der bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnen[1]).

Diese Tarife bieten nichts Besonderes, da sie nach dem Muster der österreichisch-ungarischen gefertigt sind. Die Tarifsätze sind überhaupt viel niedriger als die der anderen Balkaneisenbahnen.

Als Eigenthümlichkeit ist zu bemerken, dass eine IV. Klasse für den Personenverkehr vorhanden ist. Die gegenwärtig geltenden Tarifsätze sind die folgenden:

## I. Personenverkehr:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 4 Kr. | für | die | I. | Klasse | per Person und Kilometer. |
| 3 „ | „ | „ | II. | „ | |
| 2 „ | „ | „ | III. | „ | |
| 1 „ | „ | „ | IV. | „ | |

Die Einführung der IV. Wagenklasse erfolgte zur Heranziehung der einheimischen Bevölkerung, welche den offiziellen Behauptungen gemäss bis dahin die Bahn vollkommen gemieden haben soll.

## II. Frachtgut.

Sperrige Güter zahlen 1.59 Kr. per Mtr.-Ztr. und Kilometer

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Normalklasse I | 1.5 | Kr. | per | Mtr.-Ztr. | und | km |
| „ II | 1.06 | „ | „ | „ | „ | „ | „ |
| Ermässigte Klasse A | 1.— | „ | „ | „ | „ | „ | „ |
| „ „ B | 0.9 | „ | „ | „ | „ | „ | „ |
| „ „ C | 0.83 | „ | „ | „ | „ | „ | „ |
| Spezialtarif I | 0.8 | „ | „ | „ | „ | „ | „ |
| „ II | 0.7 | „ | „ | „ | „ | „ | „ |

Dazu noch Ausnahmetarife für:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Erze | 0.125 | Kr. | per | Mtr.-Ztr. | und | km |
| Kohle | 0.2 | „ | „ | „ | „ | „ |
| Knochen | 0.22 | „ | „ | „ | „ | „ |
| Brennholz | 0.48 | „ | „ | „ | „ | „ |

---

[1]) Vgl. den Generalgütertarif der K. K. österreichischen Staatsbahnen. Januar 1892. Wien.

Besonders aber *Guttenberg*, in der österreichischen Eisenbahn-Zeitung 1886, dann daselbst 1891.

Bei Fracht über 5000 kg wird

Kaffee I. Klasse als II. Klasse

Salz A. „ „ C. „ u. s. w.

befördert.

Die Tarife der normalspurigen Militärbahn, Doberlin-Banjaluka, sind jenen der Hauptbahnen ziemlich gleich. Sie betragen:

| | |
|---|---|
| für Sperrgüter | 1.34 Kr. |
| „ I Klasse | 0.67 „ |
| „ II. „ | 0.49 „ |
| Ermässigte Klasse A | 0.40 „ |
| „ „ B | 0.30 „ |
| „ „ C | 0.24 „ |
| Spezialtarif I. Klasse | 0.37 „ |
| „ II. „ | 0.21 „ |

In volkswirthschaftlicher Beziehung ist hervorzuheben, dass die occupierten Provinzen, Dank den Eisenbahnen und der österreichisch-ungarischen Zollpolitik, welche die Einfuhr anderer als österreichisch-ungarischer Produkte unmöglich macht, auf den früheren Verkehr mit den anderen Ländern, besonders mit England und Frankreich, verzichten mussten, was lange noch nicht als ein Vortheil anzusehen ist. Eine Vergleichung der Statistik des ungarischen Verkehrs im Jahre 1890 ergab, dass Bosnien und Herzegovina für Ungarn in kommerzieller Beziehung fast dieselbe Beziehung, fast dieselbe Bedeutung besitzen, wie Italien und Serbien.

# E. Die Betriebsergebnisse seit dem Anfange und die finanzielle Lage am Ende des Jahres 1892[1]).

## 1. Die orientalischen Eisenbahnen.

Der Betrieb dieser Linien war, wie an anderer Stelle ausführlicher erörtert ist[2]), bis zum Jahre 1889 inklusive, eine Privatunternehmung des Baron von Hirsch, und zwar unter dem Namen einer Aktiengesellschaft, deren einziger Besitzer aber von Hirsch war. Alles, was man von den Betriebsergebnissen wissen kann, sind die durch den Baron selbst hier und da veröffentlichten Angaben an Einnahmen und Ausgaben, wonach, wie die Tabelle Nr. 24 darstellt, ein durchschnittlicher Netto-Gewinn per Jahr und Kilometer von 5390 Frcs. sich ergiebt.

Die Betriebsgesellschaft wurde im Jahre 1870 als Aktiengesellschaft mit 100 000 Aktien zu 500 Francs per Stück gegründet, von welchen gleichzeitig nur 125 Francs per Aktie einbezahlt wurden[3]). Während der ganzen Periode 1870—89 incl. hatte der Baron von Hirsch 99 000 Aktien für sich allein; den Rest von 1000 Aktien vertheilte er an die Mitglieder der Zentralverwaltung der Unternehmung. Ende 1889 erachtete Baron von Hirsch die Finanzierung dieser Unternehmung für angezeigt. Es fanden Pourparlers mit verschiedenen französisch-belgischen, englischen u. a. Kapitalisten, insbesondere mit der österreichisch-unga-

---

1) Bei dem Mangel an regelmässigen statistischen Angaben vieler Bahnen war ich genöthigt, ausser den verschiedenartigen Geschäftsberichten, Zeitschriften, Zeitungen u. s. w., noch selbst oder durch Freunde diese Angaben von den betreffenden Betriebsverwaltungen schriftlich zu erholen.

2) Vgl. S. 52.

3) Rapport de la compagnie générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe dans „L'Industrie" (journal des chemins de fer et du Crédit foncier) Nr. 45. Paris 1872.

rischen Staatsbahn-Gesellschaft statt. Die Forderungen Hirsch's aber schienen allen zu hoch, so dass ein indirekter Verkauf unmöglich war. Am 17. April 1890 will v. Hirsch einem aus der Deutschen-Bank in Berlin und dem Bankverein in Wien zusammengesetzten Konsortium 88 000 Aktien und zwei Forderungen von damals im Betrage von 21 978 813 Francs und 19 790 162 Francs für die Summe von 72 355 509 Francs an die Betriebsgesellschaft übergeben haben.

Zur Finanzierung dieses Geschäftes wurde sodann am 1. Oktober 1890 unter Mitwirkung der Deutschen Bank in Berlin, des Wiener-Bankvereins in Wien, der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, der Baseler Handelsbank in Basel, der Eidgenössischen Bank in Bern und einer Reihe von deutschen, französischen, englischen und österreichischen Bankinstituten und Firmen die „Bank für orientalische Eisenbahnen“[1]) in Zürich gegründet und am 1. November 1890 ins Handelsregister eingetragen. Dieselbe ist eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 63 Millionen Francs, bestehend aus 13 Millionen Francs an volleinbezahlten Vorzugsaktien und 50 Millionen Francs an Stammaktien, auf welche letztere 20 % oder 10 Millionen Francs einbezahlt, die übrigen 80 % aber durch Verpflichtungsscheine der Aktionäre repräsentiert sind. Die Vorzugsaktien werden auf dem Wege von Ausloosungen welche erstmals im Jahre 1892 stattfinden und bis 30. Juni 1933 beendigt sein müssen, aus dem jährlichen Reinertrage amortisiert. Falls und soweit die Amortisation nicht aus dem jährlichen Reingewinn oder aus dem ausserordentlichen Reservefond geschieht, sind die zur Rückzahlung gelangenden Vorzugsaktien durch Stammaktien vom gleichen Nominalbetrage zu ersetzen.

---

[1]) Es liegt hier das in den letzten Jahren angenommene System für die Begründung finanzieller Verbände (trusts) vor, deren Gegenstand erst die türkischen Obligationen, dann ein Theil der serbischen bildeten. Es handelt sich nämlich darum, dass auf Grundlage verschiedener Papiere, deren Verwerthung Schwierigkeiten bietet, durch eine zeitlich ins Leben gerufene Finanzanstalt neue Schuldverschreibungen ausgegeben werden, welche als Pfand die unveräusserlichen Papiere und dazu noch als Garantie ein „schwach“ einbezahltes Aktienkapital haben, dessen Inhaber aber zu etwaigen weiteren Einzahlungen verpflichtet sind. Vgl. den Prospekt der Bank für orientalische Eisenbahenen von Januar 1893, dann den Geschäftsbericht derselben für das Jahr 1. Juli 1892 bis 30. Juni 1893.

Die formelle Führung des Geschäftes, insbesondere des gesammten Kassedienstes nebst der Buchführung ist vertragsmässig der schweizerischen Kreditanstalt in Zürich übertragen.

Diese Bank für orientalische Eisenbahnen hat von der deutschen Bank und dem Wiener Bankverein 88 000 [1]) Aktien der Betriebsgesellschaft (à 500 Francs, einbezahlt 400 Francs) und die beiden erwähnten Forderungen von damals 21 978 813 Francs und 19 790 162 Francs erworben und zwar um die Summe von 72 355 509 Francs, d. h. um den gleichen Betrag, welchen die deutsche Bank und der Wiener Bankverein ihrerseits dem Baron von Hirsch bezahlen mussten, nebst einigen Kosten und Spesen. Zur Deckung dieser Kaufsumme von 72 355 509 Francs hat die Bank für orientalische Eisenbahnen einmal das voll einbezahlte Vorzugsaktienkapital im Betrage von 13 000 000 Francs und sodann den Erlös des zu diesem Zwecke kreditierten $4^1/_2{}^0/_0$igen Obligationen — Anleihens vom 2. Januar 1891 von nominal 63 000 000 Francs verwendet. Dagegen sind die auf das Stammaktienkapital eingezahlten $20^0/_0$ im Betrage von 10 000 000 Francs in soliden Werthtiteln angelegt, zur Bezahlung der Kaufsumme also nicht mit verwendet.

---

[1]) Einem Bericht der „N. fr. P." vom 2. Februar 1894 zufolge soll die „Banque de Paris" 25 000 Stück Aktien und zwar 11 000 Stück von dem Wiener Bankverein und die übrigen 14 000 Stück aus dem Bestande der B. f. O.-E. „mit der Absicht, sie in Paris zu ermittiren, übernommen haben. Es ist ferner der Plan ins Auge gefasst worden, dass der Bankverein mit der Deutschen Bank die Aktien auch in Wien und Berlin kotieren lässt. Ursprünglich hatte die „Banque de Paris" die grundsätzliche Forderung gestellt, dass sich der Kauf auf sämmtliche Aktien, somit auf 100 000 Stück erstrecke. Der Wiener Bankverein ist jedoch auf diese Bedingung nicht eingegangen, damit nicht sämmtliche Aktien dieser österreichischen Gesellschaft, die ein wichtiges Werkzeug des orientalischen Verkehrs ist, in französischen Besitz gelangen. Die Aktien sollen vielmehr dem österreichischen, deutschen und französischen Kapital angeboten werden, damit eine finanzielle Operation keinen, wie immer gearteten politischen Beigeschmack erhalte. Aus dem gleichen Grunde wurde auch vereinbart, dass die Majorität des Verwaltungsrathes, die gegenwärtig aus österreichischen und deutschen Staatsbürgern besteht, nicht umgestossen werden soll. In dem Masse als Aktien der Betriebsgesellschaft aus der Bank für orientalische Eisenbahnen entnommen werden, können entweder Obligationen getilgt oder neue Werthpapiere hinterlegt werden.

Die Obligationen der Bank für orientalische Eisenbahnen sind zu $4^1/_2{}^0/_0$ per Jahr in halbjährlichen Raten verzinslich. Die Amortisationsfrist ist im Anschluss an die Konzessionsdauer auf 42 Jahre, d. h. bis zum Jahre 1933 festgesetzt, was aber seitens der türkischen Regierung, wie wir oben gesehen haben, bestritten wird. Die Rückzahlung der mittelst jährlicher Ziehungen ausgeloosten Obligationen erfolgt zum Nennwerth. Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, jederzeit die Amortisation zu verstärken oder auch die ganze Anleihe mit sechsmonatlicher Frist zur Rückzahlung auf einen Koupontermin zu kündigen.

Der „Dienst“ dieser Anleihe von 63 000 000 Francs (d. h. die regelmässige Verzinsung und die Amortisation in 42 Jahren) erfordert die jährliche Aufwendung von 3 364 747 Francs.

Es ist klar, dass das Gelingen dieser Unternehmung fast ausschliesslich von dem Erfolge der Betriebsgesellschaft abhängig ist. Ausser diesem „Erfolge“ aber, der gegenwärtig durch die Nichtbeachtung der Landesrechte möglich ist, bietet die Bank der orientalischen Eisenbahnen ihren Gläubigern noch folgende Garantie für die Obligationen-Anleihe von 63 000 000 Francs:

a) „die aus dem einbezahlten Betrage des Stammaktienkapitals angeschafften Werthpapiere im Belaufe von 10 000 000 Francs;

b) die Verpflichtungsscheine der Stammaktionäre, wodurch sich die letzteren verbindlich gemacht haben, die noch ausstehenden $80^0/_0$ des Stammaktienkapitals mit zusammen 40 Millionen Francs in den vom Verwaltungsrathe festgesetzten Terminen einzuzahlen; dabei ist zu bemerken, dass spätere Uebertragungen der auf den Namen lautenden Stammaktien mit Genehmigung des Verwaltungsrathes zulässig sind.“ [1])

Die Schuldverschreibungen dieser Bank sind als Eisenbahn-Prioritätsobligationen bezeichnet; doch ist dies nach unserer Meinung nicht zutreffend, da sie unbedingtes Vorrecht vor den sämmtlichen Aktien der Betriebsgesellschaft nicht haben und überhaupt in keiner direkten Beziehung zu der Betriebsgesellschaft stehen.

---

[1]) Prospekt der B. f. O.-E.

An den rechtlichen Verhältnissen der Betriebsgesellschaft ist durch diesen Besitzwechsel bezüglich der Aktien nichts geändert; ebenso wenig durch den Wechsel in der Person des Gläubigers der beiden Forderungen, da es rechtlich gleichgiltig ist, wer die Aktien besitzt und welches die Inhaber der Forderungen sind, sofern, wie es der Fall ist, die Darlehensbedingungen dieselben geblieben sind: a) In Bezug auf die erstere Forderung von 23 000 000 Francs hat die Betriebsgesellschaft dieselben Verpflichtungen gegenüber ihrem jetzigen Gläubiger, der Bank für orientalische Eisenbahnen, wie ihr Schuldner, die türkische Regierung gegenüber ihr selbst, so dass sie nur als Vermittlerin erscheint. b) In Bezug auf die zweite Forderung von 19 790 162 Francs ist die Betriebsgesellschaft Schuldnerin gegenüber der Bank. Für diese Anleihe zahlt die Betriebsgesellschaft aus ihren eigenen Mitteln 5% Zinsen; die Anleihe muss durch Ratenzahlungen innerhalb der Konzessionsdauer getilgt werden. Der Betrag der ersten Forderung wurde am 31. Dezember 1892 auf 21 009 575.40 Francs und der der zweiten am 30. Juni 1893 auf 18 907 462.29 Francs erniedrigt.

In zwei Beziehungen aber war dieser Wechsel im Aktienbesitz doch wirksam geworden:

1) durch den Austritt des langjährigen Präsidenten der Gesellschaft, des Baron v. Hirsch, und durch die unmittelbar darauf vorgenommene neue Konstituierung des Verwaltungsrathes nahm die Betriebsgesellschaft nach aussen hin den Charakter einer wirklichen Aktiengesellschaft an, und

2) Die Grundlagen einer die finanzielle Ordnung der Unternehmung sichernden inneren Reform wurden durchgeführt. Erst seit dieser Veränderung finden jedes Jahr einige Tage vor dem 1. Juli in Wien die ordentlichen General-Versammlungen der Gesellschaft statt, deren Akten seit 3 Jahren regelmässig veröffentlicht werden.

Nach den Geschäftsberichten von 1891, 92 und 93 lassen sich die Ergebnisse der Betriebsjahre 1890, 91 und 92, wie aus den Tabellen Nr. 21 und 22 zu ersehen ist, kurz zusammenfassen.

## Tabelle Nr. 21.

Der Transportverkehr der orientalischen Eisenbahnen während der Jahre 1889, 90, 91, 92.

| Transport-Gegenstände | Transport-Quantitäten | | | | Einnahmen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1889 | 1890 | 1891 | 1892 | 1889 | 1890 | 1891 | 1892 |
| | Personen | | | | Piaster Gold | | | |
| I. Personen-Verkehr: Interner | 2 449 571 | 2 414 464 | 2 883 377 | 3 333 692 | 11 678 974.14 | 12 457 341.66 | 12 541 874.97 | 13 402 584.52 |
| I. Personen-Verkehr: mit anderen Bahnen | 29 167 | 35 478 | 42 482 | 86 386 | 3 219 703.40 | 3 639 096.70 | 3 882 465.89 | 3 892 877.75 |
| Gesammtverkehr | 2 478 738 | 2 449 942 | 2 925 859 | 3 420 078 | 15 059 795.50 | 16 275 387.88 | 16 555 270.62 | 17 442 461.88 |
| | Tonnen | | | | | | | |
| II. Gepäcktransport: Interner Verkehr | 2346 | 2813 | 2419.5 | 2612.7 | 433 209.62 | 492 733.85 | 316 166.17 | 344 780.43 |
| Direkter „ | — | — | 511.— | 377.6 | — | — | 212 478.42 | 170 281.18 |
| | Stück | | | | | | | |
| III. Hunde | 3055 | 3144 | 3171 | 3630 | 19 147.55 | 19 448.79 | 18 121.46 | 22 411.66 |
| IV. Viehtransport | 563 | 369 | 2055 | 3189 | 848 762.79 | 1 073 644.82 | 1 004 093.27 | 1 134 787.85 |
| Wagen | 1193 | 1570 | 1247 | 1256 | | | | |

| | Tonnen | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **V. Güterverkehr** | | | | | | | | |
| Eilgut . . { Interner . | 4205 | 5526 | 5720 | 4917 | 944 611.72 | 1 174 103.62 | 1 092 332.77 | 895 526.57 |
| Eilgut . . { Direkter . | — | — | 364 | 442 | — | — | 97 509.53 | 158 217.58 |
| Stückgüter { Interner . | 53 526 | 68 143 | 57 651 | 54 815 | 9 150 096.20 | 9 477 812 81 | 7 417 285.56 | 5 772 123.97 |
| Stückgüter { Direkter . | — | — | 17 820 | 27 126 | — | — | 1 395 573.51 | 1 814 948 70 |
| Spezialtarife { Interner . | 424 406 | 409 885 | 439 840 | 447 702 | 29 761 401.25 | 26 762 850.57 | 25 796 488.23 | 26 205 121.47 |
| Spezialtarife { Direkter . | — | — | 28 409 | 48 020 | — | — | 1 419 999.89 | 2 290 783.09 |
| Militärtransport . . . | 5852 | 5723 | 3813 | 5768 | 256 350.00 | 253 423.75 | 149 206.50 | 351 837.25 |
| Werthtransport . . . | (Kg 685044) | (Kg 559 040 | (Kg 675 476 | (Kg 497 972) | 191 386.75 | 129 280 50 | 158 455.50 | 129 908.00 |
| Fahrzeuge { Interner . | Stück 71 | Stück 36 | Stück 28 | Stück 26 | 26 939.77 | 9815.32 | 12 427.00 | 5969.75 |
| Fahrzeuge { Direkter . | — | — | — | 187 | — | — | — | 103 686.32 |
| Totaler Verkehr . . { Interner . | 487 984 | 489 277 | 507 028 | 51[illegible] 202 | 40 028 209.91 | 38 631 478.05 | 35 403 472.85 | 34 221 399.99 |
| Totaler Verkehr . . { Direkter . | — | — | 46 593 | 76 088 | — | — | 2 913 082.93 | 4 367 635.69 |
| Totaler Güterverkehr . | 487 984 | 489 277 | 553 621 | 589 290 | 40 028 209.91 | 38 631 478.05 | 38 316 555.78 | 38 589 035.68 |
| Supplementtaxe bei dem Personenverkehre . . . . . . . . . | | | | | 161 117.96 | 178 949.43 | 130 629.76 | 146 999.61 |
| Nebengebühren bei dem internen Güterverkehre . . . . . . | | | | | 697 414.24 | 824 222.00 | 777 277.29 | 866 912.98 |
| | | | | | 56 439 132.37 | 56 492 693.39 | 56 422 685.72 | 57 693 758.68 |

**Tabelle Nr. 22.**

Vertheilung der Betriebsausgaben der orientalischen Bahnen während der Jahre 1890, 91, 92.

| Ausgaben-Arten | 1890 | | 1891 | | 1892 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | im Ganzen | per km | im Ganzen | per km | im Ganzen | per km |
| | Francs | | | | | |
| **Ordentliche Ausgaben:** | | | | | | |
| I. Direktion und allgem. Verwaltung | 637 921.95 | | 685 898.35 | | 661 374.18 | |
| II. Verkehrs- u. kommerzieller Dienst | 1 341 445.32 | | 1 473 845.— | | 1 517 796.78 | |
| III. Zugbeförderung und Werkstätten | 2 105 946.47 | | 2 032 236.75 | | 2 069 799.99 | |
| IV. Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . | 1 900 837.54 | | 1 890 923.15 | | 1 855 634.03 | |
| | 5 986 151.28 | 4736 69 | 6 082 903.25 | 4813.24 | 6 104 604.98 | 4830.42 |
| **Ausserordentliche Ausgaben** . | — | — | — | — | 216 379.19 | — |
| **Allgemeine Unkosten:** | | | | | | |
| Entschädigung des Verwaltungsrathes und seines Delegirten in Konstantinopel . . . . . . . . . | 342 685.03 | — | 273 595.83 | — | 288 694.28 | — |
| Einlagen in die Unterstützungskassa . | 321 745.35 | — | 109 823.75 | — | 84 970.— | — |
| Antheil der türkischen Regierung an den Einnahmen . . . . . . . | 1 938 605.21 | 1526.06 | 1 895 674.50 | 1500.— | 1 969 905.32 | 1558.73 |
| Abschreibung von ausser Dienst gesetzten Fahrmaterialien . . . | 35 776.50 | — | 55 000.— | — | 38 160.40 | — |
| Kreditsaldo zu Gunsten des Gewinn- und Verlust-Kontos . . . . . | 4 402 900.12 | 3483 90 | 4 573 381.30 | 3610.88 | 4 564 751.02 | 3611.97 |
| **Gesammteinnahmen** (einschliesslich der Miethe) . . . . . . . . | 12 984 933.70 | 10 274.65 | 12 990 378.63 | 10 278.96 | 13 262 465.19 | 10 496.26 |

Betheiligung an der Bulgarischen National-Ausstellung in Philippopel, Errichtung von Wegübergängen, Zugbarrièren und Familienwächterhäusern . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . = 172 958.00

Verwendung der Einnahmen der zwei neuen Stationen Tchirpan und Kritschim zur Deckung der Bau- und Betriebskosten derselben . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . = 38 421.19

Francs = 211 379.19

Die Bilanz der Betriebsgesellschaft per 31. Dezember 1892 setzte sich folgendermassen zusammen:

a) Aktiva:

| | | |
|---|---|---|
| Fahrpark, Mobiliar, Werkzeuge, Materialvorräthe . . . . . . . . | Francs | 20 809 086.27 |
| Effekten des Reservefonds und der Spar-, Vorsichts- u. Unterstützungskassen | „ | 3 032 284.84 |
| Kassa-Konti, Baarbestände bei den Banken und diverse Debitoren . . | „ | 3 181 200.33 |
| Türkische Regierung: Konto-Vorschuss von 23 000 000 Frcs. . . . . | „ | 21 009 575.10 |
| Türkische Regierung: Diverse von Transporten u. Erweiterungsbauten | „ | 4 136 637.47 |
| | Francs | 52 168 784.01 |

b) Passiva:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Die eingezahlten vier Fünftel des Aktien-Kapitals . . . . . . . . . . . | | Frcs. | 40 000 000.— |
| Vorschüsse der Bank für orientalische Eisenbahnen in Zürich Nr. 1 = 21 000 575.10, Nr. 2 = 19 216 162.29 | | „ | 40 225 737.39 |
| Reservefond . . . . . . . . . . . . | | „ | 565 877.89 |
| Amortisationsfond . . . . . . . . . . | | „ | 602 700.00 |
| Kapital der Spar-, Vorsicht- und Unterstützungskassen . . . . . . . . . . | | „ | 2 532 155.30 |
| Kaiserl. Ottomannische Regierung: Konto-Ueskühb-Zibeftsche . . . . | | „ | 38 402.23 |
| Liquidation des Geschäftsjahres 1889: | | | |
| Rückstände . . . . . . . | 2 261 966.16 | | |
| Zinsen pro 1892 abzüglich 5% für die Reserve . . . | 129 156 90 | | |
| 5% Zuweisung an den Reservefond . . . . . . | 121 225.05 | „ | 2 515 348.11 |
| Spezialreserve . . . . . . . . . . . . | | „ | 194 726.62 |
| Erneuerungsfond . . . . . . . . . . . | | „ | 800 000.00 |
| Nettoüberschuss; | | | |
| Vortrag von 1891 . . . | 254 106.15 | | |
| Betriebsjahr 1892 . . . | 3 681 082.88 | | |
| | | „ | 3 935 189.03 |
| | | Francs | 92 725 410.52 |
| | | | 52 168 784.01 |
| | | Francs | 40 556 626.51 |

Dieser Unterschied von 40 556 626.51 Francs ist dadurch entstanden, dass Baron v. Hirsch bei der Uebertragung der Geschäfte an den neuen Verwaltungsrath von 1890 es so darstellte, als ob $^4/_5$ des Aktien-Kapitals von 50 000 000 Francs, d. h. 40 000 000 Francs einbezahlt seien, während nur ungefähr $^1/_4$ d. h. 12 500 000 Francs einbezahlt waren, und dass man, statt die in Folge des Schiedsgerichts an die Türkei zurückzubezahlende Summe von 14 500 000 Francs aus den anormalen Gewinnen der vorangegangenen Jahre zu nehmen, dieselben im Zusammenhange mit den für Beschaffung der neuen Fahrmaterialien verwendeten 5 Millionen Francs als eine Anleihe von damals 19 790 162 Frcs. einstellte. Um eine Ausgleichung dieses Unterschiedes zu ermöglichen, stellt man seit der ersten Bilanz per 31. Dezember 1890 einen erdichteten Aktiv-Posten von 40 556 626.51 Francs als „Werth der Konzession" ein [1]).

Das Gewinn- und Verlust-Konto schloss am 31. Dezember 1892 wie folgt:

Soll:

| | | |
|---|---|---|
| Bezahlte Zinsen (an die Bank für orientalische Eisenbahnen in Zürich u. s. w.) | Francs | 2 491 690.10 |
| Nettoüberschuss . . . . . . . . . . | „ | 3 935 189.03 |
| | Francs | 6 426 879.13 |

Haben:

| | | |
|---|---|---|
| Vortrag vom Jahre 1891 . . . . . . . | Francs | 254 106.15 |
| Ueberschuss der Betriebsrechnung . . . | „ | 4 564 751.02 |
| Zinsen und verschiedene Erträgnisse . . | „ | 113 189.96 |
| Zinsen des der türkischen Regierung gewährten Vorschusses von 23 000 000 Frcs. | „ | 1 494 832.00 |
| | Francs . | 6 426 879.13 |

---

[1]) Vgl. S. 54.

Von dem Nettoüberschusse des Jahres 1892, welcher Francs 3 935 189.03 betrug, wurden dem Reservefond

| | | |
|---|---|---|
| | Francs | 184 054.15 |
| dem Amortisationsfond . . . . | Francs | 280 000.00 |
| dem Erneuerungsfond wie im Jahre 1891 . . . . . 400 000 | „ | |
| und ausserdem weitere 200 000 | „ | 600 000.00 |
| zugewiesen, an Dividende Francs 26 — per Aktie, also . . . . . | „ | 2 600 000.00 |
| bezahlt und der Saldo von . . | „ | 271 134.88 |

auf neue Rechnung vorgetragen.

Dank diesen Ergebnissen der Betriebsgesellschaft konnte die Bank für orientalische Eisenbahnen an die Aktionäre folgende Dividenden entrichten:

| | auf die Vorzugsaktien | auf die Stammaktien |
|---|---|---|
| pro 1890/91 | 6% | 4% |
| „ 1891/92 | 7% | 9% |

und ihr Gewinn- und Verlustkonto per 30. Juni 1890 mit einem Aktiv-Saldo von 2 264 281.41 Francs schliessen, nämlich:

Soll:

| | | |
|---|---|---|
| An $4^1/_2$% Zinsen für das Obligationskapital vom 1. Juli 1892 bis 1. Juli 1893 . . . . . . . . . . . | Francs | 2 798 685.00 |
| An Provisions-, Steuer- und diverse Unkosten-Konto . . . . . . . . | „ | 104 154.64 |
| An Aktivsaldo . . . . . . . . . | „ | 2 264 281.41 |
| | Francs | 5 167 221.05 |

Haben:

| | | |
|---|---|---|
| An Rest des Saldovortrages von 1891/92 | Francs | 729.21 |
| An 7% Zinsertrag der Forderung Nr. I an die Betriebsgesellschaft: a) vom 30. Juni bis 31. Dezember 1892 für Francs 21 354 743.10 747 416 | „ | |
| b) vom 31. Dezember 1892 bis 30. Juni 1893 für Francs 21 009 575.10 735 335.12 | „ | 1 482 751.12 |
| | Francs | 1 483 480.33 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Uebertrag . | | Francs | 1 483 480.33 |
| An 5 % Zinsertrag der Forderung Nr. II an die Betriebsgesellschaft: | | | |
| a) vom 30. Juni bis 31. Dezember für Francs 19 216 162.29 . | 480 404.05 | „ | |
| b) vom 31. Dez. 1892 bis 30. Juni 1893 für Francs 19 216 162.29 . . . | 480 404.05 | „ | 960 808.10 |
| An Dividenden-Ertrag für die 80 000 Aktien der Betriebsgesellschaft à Francs 26 per Aktie . . . . . . . . . . . | | „ | 2 288 000.00 |
| An Ertrag der Werthpapiere u. s. w. . . | | „ | 434 932.62 |
| | | Francs | 5 167 221.05 |

Der 2 264 281.41 Francs betragende Aktivsaldo des Gewinn- und Verlust-Kontos wurde folgendermassen verwendet:

| | | |
|---|---|---|
| a) Ordentlicher statutarischer Betrag zur successiven Tilgung des Vorzugsaktienkapitals . . . . . . . . . | Francs | 130 000.00 |
| b) Zuweisung an den ordentlichen Reservefond . . . . . . . . . | „ | 106 677.60 |
| c) 7% **Dividende** für das Vorzugsaktienkapital von 12 716 000 Francs | „ | 890 120.00 |
| hievon: | | |
| 1. zur ordentlichen Amortisation des Vorzugsaktienkapitals 18 130 Frs. | | |
| 2. an die Inhaber der restlichen 12 457 Vorzugsaktien ausgezahlt . 871 990 „ | | |
| 890 120 Frcs. | | |
| d) 9% Dividende für das eingezahlte Stammaktienkapital von 10 000 000 | „ | 900 000.00 |
| e) Gewinnantheil des Verwaltungsrathes | „ | 64 793.60 |
| f) Saldovortrag auf neue Rechnung . | „ | 172 690.21 |
| | Francs . | 2 264 281.41 |

Wie erwähnt, ist von der noch nicht vollendeten Linie Salonichi-Monastir die 97 km lange Strecke Salonichi-Vertekop seit dem 9. Dezember 1892 dem Betriebe übergeben. Auf dieser Theilstrecke wurden in der kurzen Zeit vom Eröffnungstage bis zum Schlusse des Jahres verfrachtet und zwar nach Salonichi (in Tonnen): Getreide 250, Gemüse 10, Wein 60, Kohle 70, Mehl 20, Diverse 50. Dagegen von Salonichi: Mohn 10, Früchte 20, Koaks 10, Manufakturwaaren 20, Baumwolle 40, Zucker 50, Reis 40, Spezereiwaaren 10, Emballage 10, Eisen 20, Maschinen 20, Petroleum 20, verschiedene Waaren 100 [1]).

## II. Die Betriebsergebnisse der bulgarischen Staatseisenbahnen [2])

(einschliesslich der gegen eine Pacht von 1500 Francs per Jahr und Kilometer betriebenen Strecke Bellovo-Vakarell) haben sich, wie aus Tabelle Nr. 24 zu ersehen ist, sehr niedrig gestellt. Die bulgarische Regierung, welche sich von ihren Nachbarn durch eine verhältnissmässig regelmässige Veröffentlichung statistischer Erhebungen unterscheidet, ist, was die Eisenbahnstatistik betrifft, sehr zurückgeblieben. Ihre Mittheilungen, sowohl über die Kosten der Eisenbahnbauten, wie über die Betriebsergebnisse, sind sehr oberflächlich und nicht erschöpfend. Zum erstenmal wurden von der Direktion der öffentlichen Arbeiten Ende 1893 einige Angaben über den Eisenbahnverkehr für das Betriebsjahr 1892 veröffentlicht. Hieraus ist folgendes zu ersehen:

### I. Personen-Verkehr.

Es wurden im Jahre 1892 insgesammt 288304 Personen mit 21237278 Personenkilometern befördert und zwar:

---

1) Jahresberichte der österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörde für 1893 (Osmanisches Reich.)

2) Bericht über den allgemeinen Verkehr auf den bulgarischen Staatsbahnen 1892.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| I. Klasse | 8 375 | Personen | mit | 1 007 309 | Personen-Kilom. |
| II. „ | 32 531 | „ | „ | 3 134 459 | „ |
| III. „ | 247 398 | „ | „ | 17 095 510 | „ |
| Total . | 288 304 | Personen | mit | 21 237 278 | Personen-Kilom. |

Davon treffen auf die Linien:

Tzaribrod-Bellovo:
138 469 Personen mit 8 875 164 Personen-Kilom.

Jambol-Burgas:
76 630 Personen mit 4 746 587 „

Rustschuk-Varna:
67 877 Personen mit 6 660 983 „

## II. Gepäck- und Eilgutverkehr.

a) Es wurden auf den folgenden Linien befördert:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| An Gepäck | Tzaribrod-Bellovo: | 21 344 Sendungen | von 1177 | Tonnen |
| | Jambol-Burgas: | 13 834 „ | „ 757 | „ |
| | Rustschuk-Varna: | 18 173 „ | „ 1238 | „ |
| | Zusammen . | 53 341 Sendungen | von 3172 | Tonnen |

| | | | |
|---|---|---|---|
| An Eilgut | Tzaribrod-Bellovo . . . | 1334.17 | Tonnen |
| | Jambol-Burgas . . . . | 148.04 | „ |
| | Rustschuk-Varna . . . . | 39.35 | „ |
| | Zusammen . | 1421.56 | Tonnen |

Von dem Eilgutverkehr der Linie Tzaribrod-Bellovo sind

| | | | |
|---|---|---|---|
| aus dem Osten gekommen: | an Gemüse . . | 623.35 | Tonnen |
| | „ Früchten . . | 59.95 | „ |
| | „ Fischen . : | 28.64 | „ |
| | „ Diversem . . | 76.58 | „ |
| | Zusammen . | 787.52 | Tonnen |

| | | | |
|---|---|---|---|
| und nach dem Osten gegangen: | 115 Pferde = | 80.50 | Tonnen |
| | Fahrwagen = | 16.20 | „ |
| | Bier = | 16.44 | „ |
| | Diverse = | 42.59 | „ |
| | Zusammen = | 155.73 | Tonnen. |

## III. Frachtgüterverkehr.

Es wurden auf den folgenden Linien befördert:

| | Tzaribrod-Bellovo | Jambol-Burgas | Rustschuk-Varna |
|---|---|---|---|
| | Tonnen | | |
| im einheimischen Verkehr . | 48 004 | 58 327 | 93 921 |
| nach Serbien . . . . . . | 2 349 | — | — |
| aus Serbien . . . . . . | 11 784 | — | — |
| nach den oriental. Bahnen . | 12 307 | 13 797 | — |
| von „ „ „ . . | 16 835 | 19 622 | — |
| Transit nach Osten . . . | 8 848 | — | — |
| „ „ Westen . . . | 1 321 | — | — |
| Zusammen . | 101 448 | 91 746 | 93 921 |

Total: 287 115 Tonnen.

Davon treffen 138 944 Tonnen gegenüber 118 431 Tonnen im Jahre 1891 auf die Getreide-Ausfuhr. Die bedeutende Vergrösserung der Getreide-Ausfuhr ist der Linie Jambol-Burgas zuzuschreiben, wo die Ausfuhr für die Station Burgas allein 59.57 Tonnen Getreide ausmachte. Es wurden an Getreide von den bulgarischen Staatsbahnen nach den orientalischen Bahnen 3656 Tonnen, nach den serbischen aber nur 1481 Tonnen und im Transit über Bellovo nach dem Westen 160 Tonnen befördert. In Varna belief sich die Getreideausfuhr per Eisenbahn auf 73 877 Tonnen gegenüber 71 049 Tonnen im Jahre 1891.

Von der Gesammtgetreideausfuhr Bulgariens wurden im Jahre 1891 23.5 %, im Jahre 1892 26 % auf der bulgarischen und 15 % beziehungsweise 15.4 % auf den orientalischen Eisenbahnen befördert. Der Rest der Getreide-Ausfuhr ist auf 8 Häfen der Donau und zwei andere Häfen des Schwarzen Meeres vertheilt. Demgemäss beträgt die durch die Eisenbahnen vermittelte Getreideausfuhr während der zwei letzten Jahre noch nicht 50 % der gesammten Getreideausfuhr des Landes.

Das Interessanteste über den Verkehr der übrigen Waaren ist schon in Abteilung D erwähnt.

Auf den obenerwähnten Frachtgutverkehr von 287 115 Tonnen treffen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| auf der Linie Tzaribrod-Bellovo | (101 448) | 9 849 986 | Tonnen-Km. |
| „ „ „ Jambol-Burgas | ( 91 746) | 8 911 765 | „ |
| „ „ „ Rustschuk-Varna | ( 93 921) | 12 304 074 | „ |
| Zusammen | . | 31 065 825 | Tonnen-Km. |

Im Vergleich zur Bahnlänge hat die Linie Jambol-Burgas den besten Koeffizient der Tonnenfahrt.

Ueber die Einnahmen und Ausgaben giebt uns die offizielle Mittheilung sehr kurze Angaben, nämlich:

Gesammteinnahmen der Linie:

| | | Francs | | |
|---|---|---|---|---|
| Tzaribrod-Bellovo | für die ganze Strecke | 1 241 033.47 | per Km. | 7756 |
| Jambol-Burgas | „ „ „ „ | 744 454.11 | „ „ | 6829 |
| Rustschuk-Varna | „ „ „ „ | 1 277 678.39 | „ „ | 5781 |
| Total und Durchschnittssumme | . | 3 263 165.97 | per Km. | 6570 |

Die Ausgaben für das Betriebsjahr 1892 lassen sich auf 2 803 496 Francs schätzen.

In den Betriebsjahren 1889, 1890 und 1891 überstiegen die Gesammteinnahmen aller Linien für die drei in Rede stehenden Betriebsjahre die Gesammtausgaben der offiziellen Rechnung kaum um 457 140.75 Francs:

1) Das Betriebsjahr 1889 hatte an Ausgaben 72 129.43 Frcs. mehr als an Einnahmen; davon treffen auf Tzaribrod-Bellovo — 87 207.66, auf Rustschuk-Varna + 15 078.23 Francs;

2) das Betriebsjahr 1890 hatte an Einnahmen 241 347.92 Francs mehr als an Ausgaben; davon treffen auf Tzaribrod-Bellovo + 338,004.43, auf Rustschuk-Varna und Jambol-Burgas (für das erste Semester)

   — 39 797.08 }
   — 56 859.43 } = — 96 656.51 Francs;

3) das Betriebsjahr 1891 brachte an Einnahmen 288 922.26 Francs mehr als an Ausgaben; davon treffen auf Rustschuk-Varna und Jambol-Burgas

$$\left.\begin{array}{l} + 208\,270.96 \\ + 120\,800.15 \end{array}\right\} = + 329\,071.11 \text{ Francs}$$

auf Tzaribrod-Bellovo — 40 148.85 Francs.

Dies sind die Resultate der offiziellen Berechnung [1]), welche sich bei einer ernsthaften Kontrolle an mehreren Punkten als unvollständig darstellen. In dieser Berechnung sind eine beträchtliche Anzahl von Ausgabeposten als „ausserordentliche“ bezeichnet [2]) und dem zufolge nicht mitgerechnet; so z. B. will man die so regelmässigen Ausgaben für die Erneuerung der Betriebsmaterialien und selbst die für die Erhaltung einer Brücke u. s. w. als ausserordentliche bezeichnen und nicht mitrechnen! Nach der Beurtheilung eines Sachverständigen, welcher die bulgarischen Eisenbahnen drei Jahre als Direktor verwaltete [3]), sollen die Budgets der bulgarischen Eisenbahnen, während der drei in Rede stehenden Betriebsjahre ein Durchschnittsdeficit von ungefähr $1^1/_2$ Millionen Francs per Jahr aufgewiesen haben.

Die Ursache dieser Misserfolge ist eine dreifache:

1) In erster Linie kommt die vom Standpunkte des Verkehrs ungünstige geographische Lage der Bahnen in Betracht. Die Linie Rustschuk-Varna durchfährt den wilden Deli-Orman und berührt während ihres Laufes von 225 km kaum eine Stadt von mehr als 12 000 Einwohnern, abgesehen von Rasgrad und Schumla, welche in einer Entfernung von 15 bis 25 km abseits liegen. Das von der Linie Tzaribrod-Vakarell beziehungsweise Bellovo durchlaufene Gebiet ist in Bezug auf Ausfuhrprodukte eines der ärmsten des Fürstenthumes; die Lage der Linie Jambol-Burgas ist in dieser Beziehung besser;

2) dann ist ihre topographische Anlage und die Höhe der durch Terrainschwierigkeiten und sonstige Umstände ver-

---

1) Mitgetheilt von der Direktion der öffentlichen Arbeiten.

2) Vgl. die Budgets Bulgariens für 1892 und 1893.

3) *Nikoloff*, Unsere Eisenbahnen, S. 42.

mehrten Baukosten, besonders für die Linien Rustschuk-Varna und Tzaribrod-Vakarell von Einfluss. Die erstere erschwert nicht nur durch ihre starken und zahlreichen Krümmungen und Steigungen den Betrieb, sondern vergrössert auch die Entfernung unverhältnissmässig und belastet den Transport zu sehr.

3) Endlich kommt die isolierte Lage dieser Eisenbahnrümpfe in Betracht, welche im Zusammenhange mit dem zahlreichen Beamtenthum die Betriebskosten erhöht, während die dazwischen liegenden orientalischen Bahnen einen unberechtigten Tarifkampf führen und alle möglichen Hindernisse ausfindig machen in der Hoffnung, auch den Betrieb der bulgarischen Bahnen in die Hand nehmen zu können.

Bis jetzt war das Budget der Eisenbahnen dem der anderen öffentlichen Arbeiten einverleibt und weit davon entfernt, einem vernünftigen Fach-Budget zu entsprechen; weder Reserve noch Erneuerungsfond wird vorgesehen.

| | | |
|---|---|---|
| Ausser dem Betriebsdefizit von . . . | Francs | 1 500 000 |
| kommen zu Lasten des Staatsbudgets noch die Annuitäten: | | |
| 1) für den Ankauf der Bahn Rustschuk-Varna im Jahre 1888 ausgegebenen (Zins 6 % und Tilgung 1 %) Staatsobligationen im Nominal-Werthe von 46 777 500 Francs zu . . . . . | „ | 3 274 425 |
| 2) die im Jahre 1889 emittierten (Zins 6 % + Tilgung 1 %) Obligationen mit erster Hypothek auf den Linien Tzaribrod-Vakarell und Jambol-Burgas zu . . . . . . . . . . . | „ | 2 100 000 |
| | Francs | 6 874 425 |
| Dazu ist noch die an die türkische Regierung bezw. Ottoman-Bank zu zahlende Betriebspacht für die Strecke Bellovo-Vakarell zu fügen . . . . . . . . . . . | „ | 69 440 |
| | Francs | 6 943 865 |

## Tabelle Nr. 23.

Der Transport-Verkehr auf den serbischen Staatsbahnen während der Jahre 1890, 91, 92.

| Transport-Gegenstände | Transport-Quantitäten | | | | | | Einnahmen | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1890 | | 1891 | | 1892 | | 1890 | 1891 | 1892 |
| | Personen | Personen km | Personen | Personen km | Personen | Personen km | Francs | | |
| I. Personen Verkehr I. | 8 979 | 1 813 299 | 9 517 | 2 130 074 | 7 439 | 1 517 686 | | | |
| I. Personen Verkehr II | 44 886 | 4 460 166 | 57 782 | 5 508 810 | 64 586 | 5 701 448 | 1 824 384 | 2 089 039 | 2 027 175 |
| I. Personen Verkehr III. | 236 581 | 16 425 934 | 263 528 | 24 740 120 | 376 881 | 27 302 645 | | | |
| Militär . . . . | 49 143 | 4 570 375 | 75 678 | 8 957 430 | 68 351 | 11 904 218 | 101 341 | 129 078 | 137 686 |
| Zusammen | 339 069 | 27 270 134 | 506 505 | 41 336 434 | 517 257 | 46 425 997 | 1 930 725 | 2 218 117 | 2 164 861 |
| davon treffen auf den Orient-Expresszug | (2 165) | — | (3 549) | — | (2 232) | — | (155 156) | (169 465) | (106 578) |
| | Tonnen | t km | Tonnen | t km | Tonnen | t km | | | |
| II. Gepäck- u. Hundeverkehr | 1 354.60 | 201 128 | 1 693.55 | 246 889 | 1 678.87 | 227 844 | 57 823 | 58 443 | 80 706 |
| III. Eilgutverkehr . . . . | 675.60 | 98 304 | 1 143.60 | 149 412 | 1 386.53 | 197 627 | 44 308 | 55 238 | 70 484 |
| IV. Gewöhnlicher Frachtgut- und Vieh-Verkehr . | 237 236 | 34 761 398 | 279 287 | 37 087 697 | 263 487 | 34 802 119 | 2 709 258 | 2 741 160 | 2 448 578 |
| Staatstransport . . . | 40 039 | 5 110 448 | 47 653 | 6 075 726 | 51 109 | 6 559 949 | 148 882 | 128 856 | 136 608 |
| Zusammen | 277 275 | 39 871 886 | 326 940 | 43 163 423 | 314 596 | 41 362 068 | 2 858 140 | 2 870 016 | 2 585 186 |
| Nebengebühren . . . | — | — | — | — | — | — | 84 827 | 149 951 | 204 341 |
| | | | | | | Total | 4 975 823 | 5 351 765 | 5 075 578 |

# III. Ueber die Betriebsergebnisse der serbischen Staatsbahnen

veröffentlicht die mit der Verwaltung derselben beauftragte Direktion eine jährliche Statistik [1]), aus welcher wir vorstehende Tabelle Nr. 23 zusammengestellt haben (S. 241).

Der Viehtransport setzte sich folgendermassen zusammen:

| | | 1890 | 1891 | 1892 |
|---|---|---|---|---|
| | | Stück | | |
| Vieh | Pferde | 590 | 1 742 | 2 854 |
| | Ochsen | 36 789 | 33 174 | 31 493 |
| | magere Schweine | 7 438 | 6 838 | 14 514 |
| | gemästete Schweine | 109 324 | 81 827 | 85 426 |
| | Schafe und Ziegen | 26 175 | 37 800 | 9 153 |

Der Frachtgut-Verkehr vertheilt sich, wie folgt:

| | 1890 | 1891 | 1892 |
|---|---|---|---|
| | Tonnen | | |
| Auf den Localverkehr | 106 140.7 | 130 673.8 | 97 351.3 |
| Auf die Ausfuhr | 66 654.1 | 80 819.8 | 98 873.4 |
| Auf die Einfuhr | 28 805.8 | 37 515.8 | 40 367.5 |
| Auf Transit | 35 635.9 | 30 277.4 | 29 894.9 |
| Zusammen | 237 236.2 | 279 286.8 | 263 487.1 |

Bei dem Ausfuhr-, Transit- und Einfuhr-Verkehre waren die Endstationen folgendermassen betheiligt:

[1]) Statische Rundschau über die Betriebsergebnisse der serbischen Staatsbahnen.

| Endstationen (beim Transit als Ausfuhr-Stationen) | 1890 | | | 1891 | | | 1892 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ausfuhr | Transit | Einfuhr | Ausfuhr | Transit | Einfuhr | Ausfuhr | Transit | Einfuhr |
| | Tonnen | | | | | | | | |
| Belgrad . . . . . | 49 539.1 | -- | — | 55 140.9 | 4 554.5 | 22 797.1 | 62 126.9 | 1 745.2 | 35 771.0 |
| Tzaribrod (bulgarische Grenze) . . . | 1 302.4 | — | — | 3 753.8 | 19 250.5 | 1 591.6 | 1 435.7 | 22 065.0 | 518.1 |
| Ristovatz (türkische Grenze) . . . | 15 812.6 | — | — | 16 041.3 | 6 472.4 | 3 125.4 | 14 772.3 | 6 075.2 | 4 008.4 |
| Semendria . . . . | — | — | — | 5 883.8 | — | 1.7 | 17 538.5 | — | 70 0 |
| Total | 66 654.1 | 35 635.9 | 27 599.3 | 80 819.8 | 30 277.4 | 37 515.8 | 95 873.4 | 29 394.9 | 40 367.5 |

Seitdem sich die serbischen Eisenbahnen im Staatsbetriebe befinden, wird an Netto-Einnahmen per Jahr und Kilometer die Durchschnittssumme von 3725 Francs erzielt; während der Periode des Privatbetriebes (Société d'Exploitation des chemins de fer d'Etat Serbes) musste dagegen die serbische Regierung eine Durchschnittssumme von ungefähr 2000 Francs per Jahr und Kilometer an der vertragsmässig garantierten Summe der Brutto-Betriebseinnahmen zu 7800 Francs zahlen und den anderen Verpflichtungen nachkommen.[1])

Erst seit dem Rechnungsjahre 1892 wurde eine jährlich von den Bruttoeinnahmen zu entnehmende Summe von 500 000 Francs bestimmt, um innerhalb 10 Jahren einen Erneuerungsfond von 5 Millionen Francs zu schaffen, was natürlich die Netto-Einnahmen bedeutend erniedrigen wird.

Wie bekannt, werden die Netto-Einnahmen an erster Stelle zur Bedienung der 5%igen Anleihe von 1890 in Anspruch genommen. Sie ergaben während der Jahre 1890, 1891 und 1892 eine Durchschnittsquote von ungefähr 2 000 000 Francs. Die während 60 Jahren rückzahlbare 5%ige Anleihe im Nominalwerthe von 26 666 500 Francs fordert aber eine Annuität von nur 1 405 800 Francs, so dass der disponible Rest von ungefähr 600 000 Francs an zweiter Stelle zur Bedienung der 5%igen hypothekarischen Eisenbahnanleihe von 1881 Lt. A verwendet werden kann. Es ist zu erwähnen, dass von der sogenannten Anleihe zur Ablösung des Betriebes der serbischen Staatsbahnen von 1890 im Nominalbetrage von 26 666 500 Francs nur eine nominelle Summe von ungefähr 12 Millionen Francs wirklich auf Rechnung der Eisenbahnen ging, weshalb die zu Lasten der Eisenbahnen kommende Annuität nur 633 936 Francs fordern würde. Dies alles ist schon in Abtheilung B III erörtert worden, wo zu sehen war, dass, wenn man von dem Gesammtbetrage der auf Rechnung der Bahnen gehenden Annuitäten

| | | |
|---|---|---|
| von . . . . . . . . . . . . . . . . . | 7 916 589 | Francs, |
| die während der letzten drei Jahre an Netto-Einnahmen erzielte Durchschnittssumme von . | 2 011 305 | „ |
| abzieht, noch eine jährliche Summe von . . | 5 905 284 | Francs |

zu Lasten des Staatsbudgets bleibt.

---

1) Vgl. S. 68.

## IV. Die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Griechenlands

sind als günstig zu bezeichnen, wie die Tabelle Nr. 24 zum Ausdruck bringt.

1. Die Gesellschaft der peleponnesischen Eisenbahnen besitzt ein Netz von 451 km und ist dazu noch mit dem Betriebe der Staatslinien Myli-Kalamata (bis jetzt nur 103 km eröffnet) und Diakophto-Kalavryta, sowie mit dem Betriebe der früher der Gemeinde von Pyrgos, jetzt aber einer belgischen Gesellschaft gehörenden kleinen Strecke Pyrgos-Katakolo, beauftragt. Die Betriebseinnahmen aller Strecken ausser den Linien Pyrgos-Katakolo stammen zu drei Viertel aus dem Personenverkehre. So betrugen z. B. im Jahre 1887 die Einnahmen des Personenverkehrs 1 091 835 Drachmen, die des Güterverkehrs nur 322 277 Drachmen; im Jahre 1891 wurden an Waaren 95 835,9 Tonnen verfrachtet, woraus eine Einnahme von 763 269 Drachmen erzielt wurde, während die Beförderung von 1 189 379 Passagieren eine Einnahme von 3 023 922 Drachmen (ohne die Staatstaxe) brachte. Während die Einnahme für einige Linien der Gesellschaft von 5865 Drachmen per Kilometer im Jahre 1887 auf 9505 Drachmen im Jahre 1892 stiegen, sanken die Ausgaben von 5616 auf nur 4862 Drachmen. Seit dem Betriebsjahre 1892 aber scheint eine Veränderung zum Nachtheil eingetreten zu sein, indem die Gesammtbetriebseinnahmen für das erste Semester des Jahres 1893 nur 2 192 558 Drachmen bei 2 242 365 Drachmen Betriebsausgaben betragen. Die Lage gestaltet sich noch schwieriger, wenn man die erheblichen Staatsauflagen berücksichtigt. Die Gesellschaft konnte während ihrer zehnjährigen Existenz nur magere Dividenden vertheilen; die grösste ist die während der Bauzeit vertheilte Dividende von 5% des einbezahlten Aktienkapitals.

Ende 1891 wurden die Baukosten der damals im Betriebe und Besitze der Gesellschaft befindlichen 422 km auf 40 258 720 Drachmen geschätzt, von denen auf die Strecken:

Piräus - Patras, Korinth - Nauplie und
Argos-Myli (305 km) . . . . 34 056 408 Drachmen
Patras-Pyrgos (100 km) . . . . . 4 678 312 „
Pyrgos-Olympia-Kyllene (37 km) . . . 1 533 999 „
kamen.

Das Anlagekapital der Gesellschaft besteht aus folgenden Posten:

a) aus 25 300 000 Drachmen Aktien, wozu noch 5 Millionen Drachmen an 10 000 5%igen von 1903 ab rückzahlbaren Vorzugsaktien kommen, welche in Folge der Konzession der noch nicht vollendeten Staatslinie Myli-Kalamata am 25. Juni 1892 in London ausgegeben wurden;

b) aus einer bei dem Londoner Bankhause Raphael & Son aufgenommenen ersten Anleihe von 286 000 Pf. Sterling von welchem 60 960 Pf. St. Ende 1891 getilgt waren, so dass sie jetzt noch 5 458 870 Drachmen betragen;

c) aus einer bei demselben Bankhause aufgenommenen zweiten Anleihe von 240 000 Pf. St. oder 6 022 043 Dr.; und

d) aus einer von der Banque Hellénique de Crédit Général in Theilschuldverschreibungen begebenen Anleihe von 6 Millionen Drachmen, von denen noch 5 984 000 Drachmen zu tilgen waren. Ausser diesen sicher gestellten Schulden im Gesammtbetrage von 17 464 913 Drachmen waren Ende 1891 noch 753 550 Drachmen an schwebenden Schulden vorhanden.

Die Bedienung dieser auswärtigen Schulden erforderte während des Jahres 1892 1 600 000 Drachmen; dazu beanspruchte noch die Banque Hellénique etc. für die Bedienung der Obligationen-Anleihe u. s. w. 1 475 494 Drachmen. Um diesen Erfordernissen zu entsprechen, deckte die Gesellschaft die ausländischen Forderungen durch eine neue Anleihe von 38 000 Pf. St. = 1 600 000 Drachmen, während die Forderung der Banque Hellénique durch die erzielten Nettoeinnahmen von ungefähr 2 Millionen Francs theilweise bezahlt wurde. Aus dem Reste des Netto-Gewinnes von ungefähr 500 000 Drachmen wurde eine Dividende von 5 Drachmen per Aktie oder von 2% des eingezahlten Aktienkapitals vertheilt.

Von der Staatsbahn Myli-Kalamata waren bis jetzt nur zwei Endstrecken im Betrieb, welche während des Jahres 1892 und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| Myli-Tripolitza (59 km) . . . . . | 253 648 | Drachmen |
| Kalamata-Diavolitzi-Nissi (44 km) . . | 284 101 | „ |
| also zusammen an Betriebseinnahmen . | 537 749 | Drachmen |

ergeben haben.

Die finanzielle Lage der kleinen Bahn Pyrgos - Katakolo, welche gegen eine Betriebsentschädigung von der peleponnesischen Gesellschaft bedient wird, ist ausgezeichnet. Sie hatte während des Jahres 1892 an Betriebseinnahmen von dem Personenverkehre 6410 Drachmen und von dem Güterverkehr 11 970 per Kilometer erzielt, während die Betriebskosten nur 7915 Drachmen per Kilometer betragen.

2. Die Gesellschaft der thessalischen Bahnen (203,6 km) begann erst in den letzten Jahren einen ansehnlichen Nettoüberschuss zu erzielen, mit dem sie den durch das Betriebsdefizit der vergangenen Jahre leidenden Aktien eine hoffnungsvolle Dividende vertheilen konnte, und zwar für das Betriebsjahr 1890 2%, 1891 2.4% und 1892 2.4% des Aktien-Kapitals, d. h. eine Dividende von 5.6 bzw. 6 Drachmen per Aktie (à 250 Dr.)

Die Zahl der Personenkilometer stieg von 275 721 pro 1890 auf 332 162 pro 1891 und 377 158 pro 1892; die der Tonnenkilometer betrug für 1890 13 499 509

für 1891 17 858 733

für 1892 19 760 152

| | | |
|---|---|---|
| Die Betriebseinnahmen erreichten im Jahre 1892 die Summe von | 1 666 400 | Drachmen |
| gegen 1891 „ „ „ | 1 632 025 | „ |
| und „ 1890 „ „ „ | 1 148 087 | „ |
| Der Betriebsüberschuss für das Jahr 1892 betrug | 794 254 | Drachmen |
| dazu kamen aus dem Vorjahre | 73 911 | „ |
| und an verjährten Gewinnen aus dem Jahre 1886 | 3 287 | „ |
| Zusammen | 871 451 | Drachmen |
| Die Lasten erforderten | 124 978 | Drachmen |
| Der Netto-Gewinn beträgt | 746 473 | Drachmen |
| auf neue Rechnung | 93 081 | „ |
| Der Rest von | 653 392 | Drachmen |

ermöglichte nach Bezahlung der Steuern (125 500) und nach Bestreitung der satzungsmässigen Rücklagen u. s. w. die Vertheilung einer Dividende von 6 Drachmen per Aktie oder 2.4 % des Aktienkapitals.

Die Anlagekosten betrugen Ende des Jahres 1892 Drachmen 24 175 170 (einschliesslich der Staatssubvention von 2 826 800 Frcs.) welchen folgende Passiva gegenüberstehen:

1. 92 000 Aktien zu 250 Drachmen 23 000 000 Drachmen wovon 120 getilgt sind, und
2. Schuldverschreibungen für 1 400 000 „ wovon 8000 Dr. zurückgezahlt sind.

Die allgemeinen Rücklagen haben einen Bestand von 42 913 Drachmen und die Rücklagen für Erneuerung und Werthabschreibung der Betriebsmaterialien einen solchen von 259 244 Drachmen.

3. Die attischen Bahnen (76 km), welche im Besitze der Gesellschaft der Bergwerke bei Laurion sind, haben im Jahre 1892

| | |
|---|---|
| an Brutto-Einnahmen . . . . . . . . . | 631 985 Drachmen |
| ergeben; davon gehen ab an Betriebsausgaben | 331 132 „ |
| so dass ein Rest von . . . . . . . . . | 300 853 Drachmen |

bleibt.

Nach Bezahlung der Steuern (61 110) und Bestreitung der Rücklagen blieb ein Gewinn von 4.3 % des Anlagekapitals von 5 400 000 Drachmen.

4. Die älteste Linie Griechenlands, Piräus - Athen (8,6 km) erfreut sich der besten Ergebnisse. In dem ersten Jahre ihrer Existenz, d. h. 1869 beförderte sie 817 022 Personen, im Jahre 1892 2 481 372 Personen bei einer Betriebseinnahme von 1 105 370 Drachmen. Ihre ursprünglich auf 200 Drachmen lautenden Aktien haben heute einen Kurs von über 400; die Gesellschaft vertheilte 1892 eine Dividende von 20 Drachmen per Aktie.

Eine englische Gesellschaft kaufte die einem Engländer zum Bau und Betrieb ertheilte Konzession im Jahre 1867 für den Preis von 500 000 Francs, stellte die Bahn mit sehr geringen Kosten her, und erzielte schon in den ersten Jahren nach der Eröffnung die sehr bedeutende Dividende von 15—20 %. Im Jahre 1874 ging die Bahn in den Besitz der Société du Crédit industriel um den verhältnismässig hohen Preis von 4 500 000 Francs über.

Ausser der Bahnstrecke Piräus-Athen und Phaleron besitzt die Gesellschaft eine Pferdebahn in Athen und verschiedene Kaffee- und Badeanstalten in Phaleron.

Das ursprüngliche Kapital betrug 5 Millionen Francs in 25 000 Aktien zu je 200 Francs; hierzu kam in Folge der Herstellung eines zweiten Geleises, die am 15/27. Juni 1891 emittierte $4^0/_0$ige, innerhalb $40^1/_2$ Jahren rückzahlbare Anleihe von 1 500 000 Drachmen.

Die Anlagekosten vor der Verdoppelung des Geleises sind auf 5 720 846 Drachmen (einschliesslich der Bauwerke u. s. w.) berechnet.

Die Gesammteinnahmen dieser Gesellschaft betrugen im Jahre 1892 1 269 016 Drachmen. Die Regierung erhob an Steuern die Summe von 129 720 Drachmen.

5. Die Betriebsergebnisse der erst seit 3 Jahren eröffneten Linie Missolonghi-Agrinion und Agrinion-Krionery sind sehr mager und haben für 1892 ein Defizit von 1310 Drachmen per Kilometer ergeben. Trotzdem nahm die griechische Regierung an verschiedenen Steuern die Summe von 23 240 Drachmen ein. Die Bahn wird von der Société du Crédit industriel in Athen betrieben. Es ist zu bemerken, dass die Lage dieser im Betrieb der Banque du Crédit industriel in Athen befindlichen Linie erst durch die Vereinigung mit der Stadt Arta zu verbessern ist.

## V. Die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Bosniens und der Herzegovina

sind im Allgemeinen als günstig zu bezeichnen, während ihre finanzielle Lage, Dank der Ordnung und der Sparsamkeit, eine ausgezeichnete ist.

1. In erster Linie steht natürlich die älteste Bahn Bosniens die sogenannte Militärbahn, deren Betrieb am 24. Dezember 1872 von Baron von Hirsch aufgenommen, aber 2 Jahre nachher, am 14. November 1875, wegen Verkehrsunsicherheit und zu geringen Einnahmen eingestellt und dem vollständigen Verfalle preisgegeben wurde. Im Herbste 1878 wurde die Rekonstruktion durch die

Occupationsarmee energisch begonnen, so dass der Betrieb im März 1879 wieder aufgenommen werden konnte. Mehr den militärischen Zwecken dienend, wurde sie dem öffentlichen Verkehre im Jahre 1882 übergeben und brachte innerhalb desselben Jahres nur 89 761 Fl. an Einnahmen, während die Ausgaben auf 216 223 Fl. stiegen. Nach langjährigem Betriebsdefizit stiegen die Einnahmen im Jahre 1891 auf 181 104 Fl., während die Ausgaben auf 132 464 Fl. sanken. Im Jahre 1891 wurden 94 096 Personen und 40 745 Tonnen Güter gegenüber 70 398 Personen und 28 658 Tonnen Güter im Jahre 1890 befördert. Die Netto-Erträge von 1890 und 1891 bezifferten sich auf 2050 und 48 640 Fl.

Die nothwendigen Zuschüsse zur Deckung der durch die Verbesserungsarbeiten und theilweise durch die Betriebsdefizite erwachsenden Kosten wurden aus dem Nettoertrage der k. und k. Bosnabahn entnommen, wesshalb die ausschliesslich von dem Militärpersonal betriebene Bahn keine Schulden haben will!

2. Es existiert wohl kaum eine zweite Bahn, die auf eine ähnliche geschichtliche Entwickelung zurückblicken kann, wie die Bosnabahn, (Bosnisch-Brod-Zenitza).

Am 29. Juli 1878 hatten die österreichischen Truppen (kraft des Berliner Vertrages) die bosnische Grenze überschritten, und schon die allerersten Tage des Vormarsches in das Land hinein gaben den unzweideutigen Beweis, dass auch der dringendste Nachschub für die Armee mit den vorhandenen Mitteln auf die Dauer nicht zu leisten sei: Die Herstellung einer „feldmässigen Schleppbahn“ wurde beschlossen. Eine ähnliche Nothwendigkeit stellte sich auch für die russische Armee heraus und man sprach seiner Zeit viel über die Herstellung einer Militärbahn zwischen Svischtov und Plevna beziehungsweise Tirnovo, während jedoch russischerseits nichts dafür geschah, begann Oesterreich den Bau schon Anfangs September 1878. Schon Ende Januar 1879 konnten Züge bis Doboj, Ende März bis Moglay verkehren und am 8. Juni 1879 erfolgte die Eröffnung der Bahn bis Zenitza. Durch die bald nach der Eröffnung der Bahn erfolgte Freigabe derselben für den Personen- und Civilgüter-Verkehr (14. Juli 1879) war die ursprüngliche Bestimmung „nur vorübergehend als Schleppbahn für Militärfrachten zu dienen“ vollständig verändert, und eine völlige Umge-

staltung der Bahn selbst und ihrer Betriebsmittel unabweisbar geworden, die dann innerhalb 6—7 Jahren nach und nach ausgeführt wurde. Seit Oktober 1882 wurde die Betriebslänge der k. u. k. Bosnabahn durch die 78.7 km lange bosnisch-herzegovinische Staatsbahn Zenitza-Sarajevo auf rund 269 km gebracht. Während im Jahre 1879 ein Zug von Brod bis Zenitza (190 km) 16 Stunden brauchte, fährt man jetzt die ganze Strecke bis Sarajevo (269 km) in nur 11.3 Stunden; es soll sogar die weitere Herabsetzung auf $9^1/_2$ Stunden in Aussicht genommen sein. In derselben Zeit sind die beförderten Lasten von 9 (1881) auf 40.2 Millionen (1888) Brutto-Tonnen-Kilometer, und ist die Zahl der beförderten Civilpersonen von 5489 (1879) auf 156 459 gestiegen, während die durchschnittlich erhobene Gebühr per Personenkilometer von 5.26 auf 1.6 kr., per Tonnen-Kilometer von 13.6 auf 5.26 gesunken ist. Die jährlichen Betriebseinnahmen sind von Fl. 1556.92 (1881) auf Fl. 3936 (1892) per Kilometer gestiegen, die Betriebsausgaben dagegen per Kilometer von Fl 2334.30 (1880) auf Fl. 1758.38 (1887) und Fl. 2062 (1891) gesunken; der Betriebskoeffizient ist von 132% (1881) auf 55.5% (1891) gefallen. Parallel mit den technischen Verbesserungen stiegen auch die finanziellen Betriebsergebnisse. Im Jahre 1879 wurde ein Ueberschuss von 42 000 Fl. erzielt, während 1880 und 1881 Betriebsabgänge von 71 000 und 95 000 vorlagen. Seit 1882 trat wieder ein Ueberschuss von 310 000 Fl. ein, so dass sich seither jedes Jahr ein namhafter Ueberschuss ergab, der im Jahre 1891 441,620 Fl. betrug. Das am 1. Januar 1892 ausgewiesene Anlagekapital der k. u. k. Bosnabahn (Altstrecke) von 7 410 311 Fl. hat sich mit 4.21% gegen 5.73% im Jahre 1890 und das Anlagekapital der bosnisch-herzegovinischen Staatsbahn (Neustrecke) von 3 902 034 Fl. zu 3.31% gegen 4.39% im Jahre 1890 verzinst.

3. Die aus Landesmitteln erbaute 66.7 km lange Zweigbahn Doboy-Siminhan, wurde im April 1886 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Ihre Betriebsergebnisse waren so günstig, dass sie, während die Landesregierung die Zinsen zahlte, die Tilgung der für die Anlagekosten aufgenommenen Anleihe ermöglichten. Ihr Erfolg steht im Zusammenhange mit dem der Salinen von Tuzla, welche an Salz 18 570 q pro 1885, 23 615 q in 1886, 31 798 q

pro 1887, 49 436 q pro 1888, 53 567 q pro 1889, 49 149 q pro 1890, 59 704 q pro 1891 und 77 310 q pro 1892 erzeugten.

4. Die Betriebsergebnisse der herzegovinischen Staatsbahn Bosnisch-Mostar-Matkovitz sind bis jetzt sehr niedrig, wobei jedoch nicht zu vergessen ist, dass die vollständige Eröffnung der ganzen Linie erst 1892 stattfand. Im Jahre 1892 beliefen sich die Betriebseinnahmen für die ganze Strecke (178 km) auf 355 265 Fl. oder 1996 Fl. per Kilometer gegenüber 185 945 Fl. für die Strecke Metkovitz-Konjitza (122 km) und 1524 Fl. per Kilometer im Jahre 1891. Im letzteren Jahre betrugen die Ausgaben 141 127 Fl., was einen Ueberschuss von 44 818 Fl. ermöglichte.

Ueber die finanzielle Lage der Militärbahn lässt sich nicht viel sagen, da das Kriegsministerium gar keine Angaben darüber gemacht hat. Es ist nur bekannt, dass bis zur letzten Zeit meistentheils die Ueberschüsse der k. u. k. Bosnabahn, nämlich der Altstrecke Brod-Zenitza (189.6 km), zur Deckung der Verbesserungskosten, wie auch des Betriebsdefizits der Militärbahn verbraucht wurden, während der dem Kriegsministerium gegebene Kredit zur Herstellung der k. u. k. Bosnabahn sich noch auf den ursprünglichen Belauf von 7 410 311 Fl. beziffert.

Für die Baukosten der Linie Doboj-Siminhan wurden 300 000 Fl. aus den Ueberschüssen des Landes entnommen und 1 Million Fl. von einem Wiener Bankhaus auf Rechnung des Landes entlehnt, welche aus den Landesüberschüssen fast vollständig zurückbezahlt worden sind. Die Baukosten der anderen bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnen wurden aus den Gesammtkosten der österreichisch-ungarischen Monarchie zu 5% al pari geliehen, nämlich:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zenitza-Sarajevo | (78.6 km) | 2 831 000 | Fl. |
| Metkovitz-Mostar | (43.2 km) | 1 700 000 | „ |
| Mostar-Rama | (56 km) | 2 800 000 | „ |
| Rama-Sarajevo | (77.5 km) | 5 500 000 | „ |
| Zusammen | 255.3 km | 12 831 000 | Fl. |

Die Zinsen dieser Darlehen (5%) werden aus den Landeseinnahmen bestritten; als Amortisationsraten sollen aber die Betriebsüberschüsse der aus Staatsmitteln erbauten bosnisch-herzego-

vinischen Bahnen so lange dienen, als der Ueberschuss der Landeseinkünfte noch zur Bestreitung der Baukosten der Eisenbahn Doboj-Siminhan in Anspruch zu nehmen ist. Von diesem Zeitpunkte an sollen die Ueberschüsse der Landeseinkünfte Bosniens und der Herzegovina zur Amortisation der aus den Gesammtaktien entnommenen Darlehen verwendet werden.

Um eine Vergleichung der Betriebsergebnisse der Balkanbahnen überhaupt zu ermöglichen, ist in der Tabelle Nr. 24 die Gesammtsumme der Einnahmen und Ausgaben aller Bahnen von Anfang an, (soweit dies möglich war) herzustellen versucht, während die graphischen Tabellen Nr. 25, 26 und 27 ein klares Bild über die kilometrischen Betriebsergebnisse darstellen sollen.

---

**Tabelle**

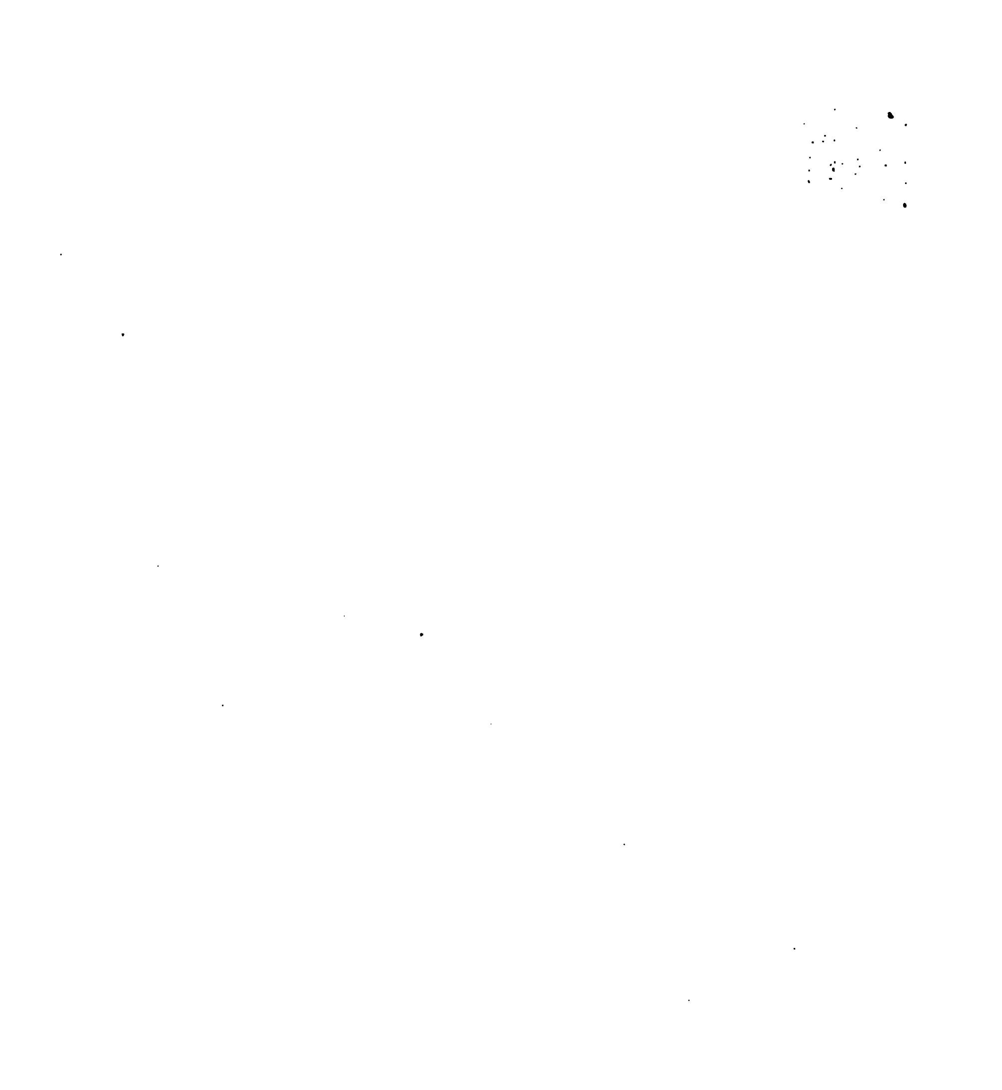
Der Gesammtbetrag der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben

| Betriebsgruppen | 1876 | 1877 | 1878 | 1879 | 1880 | 1881 | 1882 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **I. Orientalische:** | | | | | | | |
| Betriebslänge . . . | 1169.56 | 1169.56 | 1169.58 | 1169.58 | 1169.58 | 1169.58 | 1169.58 |
| „ einnahmen in Frcs. | 12 701 026 | 15 490 111 | 21 783 258 | 12 835 637 | 8 047 722 | 10 609 059 | 9 966 [illegible] |
| „ ausgaben „ „ | 5 267 748 | 5 923 111 | 6 635 996 | 6 657 963 | 5 587 554 | 5 392 148 | 4 759 [illegible] |
| „ überschuss „ „ | 7 432 278 | 9 567 000 | 15 147 262 | 6 177 674 | 2 460 168 | 5 216 911 | 5 206 900 |
| **II. Bulgarische:** | | | | | | | |
| Betriebslänge . . . | — | — | — | — | — | — | — |
| „ einnahmen in Frcs. | — | — | — | — | — | — | — |
| „ ausgaben „ „ | — | — | — | — | — | — | — |
| „ überschuss „ „ | — | — | — | — | — | — | — |
| **III. Serbische:** | | | | | | | |
| Betriebslänge . . . | — | — | — | — | — | — | — |
| „ einnahmen in Frcs. | — | — | — | — | — | — | — |
| „ ausgaben „ „ | — | — | — | — | — | — | — |
| „ überschuss „ „ | — | — | — | — | — | — | — |
| **IV. Griechenland:** | | | | | | | |
| 1. Peloponnesische: | | | | | | | |
| Betriebslänge . . . | — | — | — | — | — | — | — |
| „ einnahmen in Dr. | — | — | — | — | — | — | — |
| „ ausgaben „ „ | — | — | — | — | — | — | — |
| „ überschuss „ „ | — | — | — | — | — | — | — |
| (Pyrgos-Katakolo 13 km Einnahmen in Dr.) | — | — | — | — | — | — | — |
| 2. Thessalische: | | | | | | | |
| Betriebslänge . . . | — | — | — | — | — | — | — |
| „ einnahmen in Dr. | — | — | — | — | — | — | — |
| „ ausgaben „ „ | — | — | — | — | — | — | — |
| „ überschuss „ „ | — | — | — | — | — | — | — |
| 3. Piräus-Athen 8.6 km Einnahmen in Dr. | — | — | — | — | — | — | — |
| 4. Attische 76 km: | | | | | | | |
| Einnahmen in Dr. | — | — | — | — | — | — | — |
| Ausgaben „ „ | — | — | — | — | — | — | — |
| **V. Bosnien und die Herzegovina:** | | | | | | | |
| 1. Militärbahn 102 km: | | | | | | | |
| Einnahmen in Fl. | — | — | — | — | — | — | 89 761 |
| Ausgaben „ „ | — | — | — | — | — | — | 216 [illegible] |
| 2. Bosnabahn (einschliesslich der bosn.-herz. Staatsbahn Zenitza-Sarajevo): | | | | | | | |
| Betriebslänge . . . | — | — | — | — | 189.6 | 18 9.6 | 189.6 |
| „ einnahmen in Fl. | — | — | — | — | 370 500 | 295 000 | 700 000 |
| „ ausgaben „ „ | — | — | — | — | 442 500 | 390 000 | 395 000 |
| (Doboj-Siminhan 66.7 km Einnahmen in Fl.) | — | — | — | — | — | — | — |
| 3. Bosn.-herz. Staatsbahn Sarajevo-Metkovitz | | | | | | | |
| Betriebslänge . . . | — | — | — | — | — | — | — |
| „ einnahmen in Fl. | — | — | — | — | — | — | — |
| „ ausgaben „ „ | — | — | — | — | — | — | — |

**Nr. 24.**

der Balkanbahnen von Anfang an bis zum Jahre 1892.

| 1883 | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 | 1889 | 1890 | 1891 | 1892 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1169.58 | 1169.58 | 1169.58 | 1169.58 | 1169.58 | 1185.90 | 1263.78 | 1263.78 | 1263.78 | 1263.78 |
| 11 105 605 | 12 418 259 | 11 913 441 | 13 218 412 | 10 067 790 | 10 811 579 | 12 975 740 | 12 984 934 | 12 990 378 | 13 262 463 |
| 4 589 786 | 4 801 695 | 5 114 038 | 5 689 328 | 5 258 150 | 5 760 980 | 6 661 014 | 5 986 151 | 6 466 322 | 6 277 563 |
| 6 515 817 | 7 616 564 | 6 799 403 | 7 529 083 | 4 809 640 | 5 050 599 | 6 314 726 | 6 998 783 | 6 524 056 | 6 984 900 |
| | | | | | (II Sem.) | | | | |
| — | — | — | — | — | 385.8 | 385.8 | 496.7 | 496.7 | 496.7 |
| — | — | — | — | — | 987 797 | 2 016 539 | 2 596 520 | 3 080 481 | 3 267 939 |
| — | — | — | — | — | 1 064 756 | 2 088 669 | 2 355 169 | 2 791 558 | 2 806 270 |
| — | — | — | — | — | − 76 959 | − 72 130 | + 241 351 | + 285 923 | 461 669 |
| — | 249 | 249 | 450 | 508 | 510 | 510 | 510 | 510 | 540 |
| — | 653 425 | 1 876 856 | 2 410 767 | 2 610 801 | 3 106 404 | 4 100 112 | 4 991 376 | 5 394 849 | 5 086 841 |
| — | 392 055 | 938 428 | 1 398 245 | 1 522 048 | 1 491 074 | 1 976 254 | 2 971 431 | 3 225 481 | 3 244 234 |
| — | 261 370 | 938 426 | 1 012 522 | 1 088 753 | 1 615 330 | 2 123 838 | 2 011 942 | 2 169 365 | 1 842 607 |
| — | — | — | 177 | 243.191 | 305 | 305 | 405 | 418 | 441 |
| — | — | — | 1 038 105 | 1 424 112 | 2 412 546 | 2 610 710 | 3 302 312 | 3 805 222 | 4 126 951 |
| — | — | — | 976 332 | 1 195 210 | 1 372 500 | — | 1 884 472 | 2 032 487 | — |
| — | — | — | 61 773 | 228 902 | 1 040 046 | — | 1 417 841 | 1 772 735 | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | 203.6 | 203.6 | 203.6 | 203.6 | 203.6 | 221.6 | 203.6 | 203.6 |
| — | — | — | 1 403 211 | 960 833 | 955 133 | 1 115 300 | 1 148 087 | 1 632 025 | 1 666 400 |
| — | — | — | 1 325 843 | 1 196 162 | 818 004 | — | 742 726 | 800 119 | 872 143 |
| — | — | — | + 77 368 | − 225 779 | + 137 129 | — | + 403 361 | 831 906 | 794 257 |
| — | — | — | — | 1 069 098 | 1 124 076 | 919 426 | — | 1 162 912 | — |
| — | — | — | 465 180 | 519 108 | 475 367 | — | — | — | — |
| — | — | — | 290 486 | 311 579 | 283 633 | — | — | 631 985 | — |
| — | 115 193 | — | — | — | — | 109 854 | 134 505 | 181 104 | 169 258 |
| — | 105 214 | — | — | — | — | — | 132 447 | 132 461 | — |
| 268.24 | 268.24 | 268.24 | 268.24 | 268.24 | 268.24 | 266.14 | 266.14 | 266.14 | 266.14 |
| 680 500 | 682 387 | 516 771 | 814 000 | 851 253 | 852 941 | 862 952 | 1 092 539 | 994 619 | 1 038 970 |
| 549 833 | 495 560 | 499 470 | 490 000 | 472 596 | 504 941 | 500 000 | 507 899 | 552 989 | — |
| — | — | — | — | — | — | 114 654 | 156 527 | 135 584 | 122 845 |
| — | — | — | 43.2 | 43.2 | 43.2 | 99.2 | 122.0 | 149.3 | 176.7 |
| — | — | — | — | — | — | — | 185 945 | — | 355 262 |
| — | — | — | — | — | — | — | 141 127 | — | — |



# Anhang.

---

## Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei.

Eine Beschreibung der **Orientbahnen,** selbst der europäischen, wie hier, würde nicht vollständig sein, wenn sie der Bahnen von Asien, welche eines Tages berufen sein werden, insgesammt die grosse Verbindungslinie zwischen den beiden Kontinenten herzustellen, nicht wenigstens Erwähnung thäte. Um diese Lücke zu beseitigen, geben wir einige oberflächliche Angaben über die Bahnen der asiatischen Türkei. Die oben schon erwähnten Projekte für eine Eisenbahnverbindung Asiens, besonders Indiens, mit Europa über Konstantinopel, sind noch lange nicht ausgeführt, mit der bevorstehenden Fortsetzung der Linie Ismid-Angora nach Bagdad scheint aber der Plan Pressels realisiert zu sein.

Mit Ausnahme der Linie Haider-Pascha-Ismid-Angora, welche bald nach Bagdad fortgesetzt werden muss, sind alle übrigen Linien oder Eisenbahnnetze der asiatischen Türkei nur von lokalem Interesse; fast keine überschreitet die Grenze ihrer Provinz.

Diese Eisenbahnrümpfe setzen sich, wie folgt, zusammen:

| | | |
|---|---|---|
| Haider-Pascha-Angora . . . . | km | 548.0 |
| Mudania-Brussa . . . . . . . | „ | 45.0 |
| Smyrna - Ala - Scheher und Zweigbahnen . . . . . . . . | „ | 266.2 |
| Smyrna-Aidin und Fortsetzungen . | „ | 456.0 |
| Mersina-Adana . . . . . . . | „ | 66.8 |
| Jaffa-Jerusalem . . . . , . . | „ | 87.0 |
| | km | 1469.0 |

Vergleicht man die Länge der Eisenbahnen der asiatischen Türkei mit der Fläche und der Bevölkerung dieses Landes (ungefähr 16 000 000 Einwohner und 1 889 000 qkm), so bemerkt man, dass kaum 6,8 km Eisenbahnen auf 100 000 Einwohner und 0,7 km auf 1000 qkm Fläche kommen.

Ganz im Gegensatze zu dem jenseits des Bosporus adoptierten Bausysteme sind alle Eisenbahnen der asiatischen Türkei Privatunternehmungen mit Staatssubvention. Die Konzessionen haben gewöhnlich eine Dauer von 99 Jahren. Die Staatsgarantien werden durch die Steuern der von der Eisenbahn bedienten Provinz repräsentiert und beziffern sich auf 15 000 bis 20 000 Francs Bruttoeinnahmen pro Jahr und pro Kilometer. Diese Eisenbahnlinien gehören folgenden Privatgesellschaften:

| | |
|---|---|
| 1° Ottoman Railway Co. | Smyrna-Aidin-Saraiköi und drei kleine Zweigbahnen. |
| 2° The Smyrna and Cassaba Railway Co. | Smyrna-Ala-Scheher und die Zweigbahn Magnesia-Soma. |
| 3° Eisenbahngesellschaft der asiatischen Türkei (H. Kaulla) | Haider-Pascha-Ismid-Angora. |
| 4° Unternehmung Nagelmakers | Brussa-Mudania. |
| 5° Verschiedene Gesellschaften | Mersina-Adana, Jaffa-Jerusalem. |

## 1. Die Linie Haider-Pascha-Ismid-Angora.

Die erste Sektion dieser Linie, Haider-Pascha-Ismid hat eine Länge von 91 km. Sie wurde von einer österreichisch-englischen Gesellschaft für Rechnung der türkischen Regierung gebaut und wurde 1873 einer Gesellschaft zum Betriebe übergeben. Nachdem aber die deutsche Gesellschaft, repräsentiert von H. Kaulla, die Konzession der Linie Ismid-Angora erlangt hatte, kaufte sie, um den Kopf ihrer Linie am Bosporus vor Konstantinopel herzustellen,

die Strecke, Ismid-Haider-Pascha. Dieselbe Linie Ismid-Angora wurde schon 1873 einer Gesellschaft konzessioniert, welche aber, nachdem die Erdarbeiten einige Kilometer weit ausgeführt waren, die Unternehmung aus Mangel an Kapital aufgeben musste. Der kaiserliche Firman vom 23. Moharem 1306 (4. Oktober 1888) ertheilte der Deutschen Bank in Berlin die Konzession auf 99 Jahre: a) zum Betrieb der Linie Haider-Pascha-Ismid gegen eine einmalige Zahlung von 6 000 000 Francs, b) zum Bau und Betrieb der gewährleisteten Linie Ismid-Angora; c) zum Bau und Betrieb der nicht gewährleisteten Zweigbahnen Haider-Pascha-Skutari (4,5 km) und Eskischehr-Kintahja (75 km), deren Herstellung jedoch in das Belieben des Konzessionsinhabers gestellt ist, und sicherte der Bank ferner bei gleichen Bedingungen das Vorrecht für die Erweiterung der Bahn über Angora hinaus zu. Nach Ablauf der Konzession geht die Bahn mit allem Zubehör lediglich gegen Erstattung des abzuschätzenden Werthes der Betriebsmittel und Vorräthe in den Besitz der türkischen Regierung über. Die letztere ist bereits nach Ablauf von 30 Jahren seit der Ertheilung der Konzession zur Verstaatlichung der Bahn berechtigt, hat aber den Werth des rollenden Materials, wie aller Mobilien zu bezahlen.

Die Regierung gewährleistet der Gesellschaft a) für die Strecke Haider-Pascha-Ismid während der Konzessionsdauer eine kilometrische Betriebseinnahme von 10 300 Francs, b) für die Strecke Ismid-Angora während der Bauzeit 4 % Bauzinsen im Betrage von 15 000 Francs pro Kilometer und von der Eröffnung des Betriebes ab bis zum Ende der Konzessionsdauer eine Betriebseinnahme von 15 000 Francs pro Kilometer mit der Massgabe, dass wenn die durchschnittliche kilometrische Betriebseinnahme des ganzen Netzes höher als 10 300 Francs ist, der auf die Strecke Haider-Pascha-Ismid entfallende Mehrbetrag von der Zinsengarantie für die Strecke Ismid-Angora in Abzug gebracht wird, und dass ferner, wenn die durchschnittliche kilometrische Betriebseinnahme des ganzen Netzes höher als 15 000 Francs ist, von dem Mehrbetrage ein Viertel an die Regierung abzuführen ist.

Die Gesellschaft bildete sich unter dem Namen: „Société du chemin de fer Ottoman d'Anatolie“ mit dem Sitze in Konstantinopel endgültig am 23. März 1889, und die Deutsche Bank zeichnete das gesammte auf 36 720 000 Mark = 1 800 000 Pfd. St. = 45 000 000

Francs festgesetzte Aktienkapital, von dem sie zunächst 20 % am 15. Oktober 1889 10 % und weiter bis Ende 1891 20 % einzahlte. Zur Beschaffung der Baumittel beschloss die am 15. August 1889 abgehaltene Generalversammlung, 5 %ige steuerfreie Schuldverschreibungen im Nennbetrage von 65 280 000 Mark = 3 200 000 Pfd. St. = 80 000 000 Francs in 15 000 Stücken von je 408 Mark, in 23 000 Stücken von je 2040 Mark und in 1200 Stücken von je 10 200 Mark ausgegeben. Von dieser Anleihe wurden am 22./23. Januar 1890 in Deutschland und England 20 000 000 Mark zum Kurse von 86 %, am 16. Januar 1891 in Deutschland 16 320 000 Mark zum Kurse von 87.50 % zur Zeichnung aufgelegt. Der Rest wurde bis zum 1. Juni 1892 allmählig freihändig zum Tageskurse verkauft.

Die Bauarbeiten wurden im Jahre 1889 angefangen und im Winter 1892 vollendet. Die verschiedenen Strecken wurden folgendermassen eröffnet:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Im | Jahre | 1890 | von | Ismid nach Ada-Bazar | km. | 60 |
| „ | „ | „ | „ | Ada-Bazar nach Lefke | „ | 103 |
| „ | „ | 1891 | „ | Lefke-Ine-Onu . . . | „ | 60 |
| „ | „ | 1892 | „ | Ine-Onu-Angora . . . | „ | 234 |
| | | | | | km | 457 |
| hiezu die Linie Ismid-Haider-Pascha . . | | | | | „ | 91 |

Im ganzen ergibt sich daher eine Länge von 548 km mit 44 Stationen. Vier Züge befahren täglich die Linie zwischen Haider-Pascha und Pantischion hin und zurück, zwei gehen bis Ismid und ein einziger befährt die ganze Linie.

Die Linie nimmt ihren Ausgang von Haider-Pascha, 4 km südlich von Skutari am Marmara-Ufer unweit von dem Eingange des Bosporus, und zieht sich längs der Marmara-Küste und der des Golfes von Ismid hin. Von hier dringt sie immer mehr nach dem Osten zu ins Innere des Landes bis in die Nähe von Ada-Bazar an dem Flusse Sakaria. Dann wendet sich die Bahn nach dem Süden, ohne den Fluss zu überschreiten und zieht sich längs des linken Ufers desselben und dann weiter längs des Zuflusses Kara-Su hin. Im Eski-Scheher nimmt die Linie eine süd-östliche Richtung an, überschreitet den Pursak, einen anderen Zufluss des Sakaria, dann den

Sakaria selbst und erreicht, ein wenig ihre Richtung nach Nord-Ost drehend, Angora. Der Bau wurde ohne grosse Schwierigkeiten ausgeführt.

Bei der Konzessionierung der Linie Ismid-Angora fasste man diesselbe als eine Strecke der grossen Bahn nach Mesopotamien und dem persischen Golfe auf. Während einiger Jahren schien die zweite Hälfte des Projektes verloren zu sein; in der letzten Zeit aber trat die türkische Regierung, nachdem sie das Terrain durch ihre Stabsoffiziere hatte studieren lassen, in Rücksprache mit der deutschen Gesellschaft der anatolischen Eisenbahnen (H. Kaulla). Diese Gesellschaft gab gerne nach, aber nur unter der Bedingung einer Kompensation, indem man ihr die Konzession einer, bessere Zukunft versprechenden, reichere Länder verbindenden Zweiglinie nach Konich gestatten sollte. Um diese Konzession wurde aber noch von zwei anderen Gesellschaften nachgesucht: von H. Nagelmakers, dem Konzessionär der Eisenbahn Mudania-Brussa, und von der englischen Gesellschaft Smyrna-Kassaba, Nach einem lebhaften Ringen zwischen den Repräsentanten der drei Grossmächte (Deutschland, Frankreich und England) in Konstantinopel erlangte die deutsche Gesellschaft die Konzession. Demnach hat sich Herr Kaulla noch folgende Linien ausgewirkt:

1) Eine Fortsetzung der Linie Haider-Pascha-Angora bis nach Kaisarieh und von da bis Badgad über Biredjik (am Euphrat). Die Gesellschaft hat drei Jahre Zeit, um ihre Endentschliessung über den zweiten Theil dieses Projektes auszusprechen.
2) Eine Zweigbahn von Eski-Scheher nach Konich;
3) Eine Zweigbahn von Ada-Bazar nach Erekli an dem Schwarzen Meere; in der Nähe dieser Bahn befinden sich wichtige Steinkohlengruben.

Was die Linie Angora-Biredjik betrifft, so ist zu bemerken, dass vom strategischen Standpunkte aus eine andere mehr nach Nord-Osten gerichtete Bahn über Siwas, Karput und Diarbekir für die türkische Regierung vortheilhafter wäre. Auf diese Weise würde sich die Linie näher an den östlichen Grenzen des türkischen Gebietes befinden und den Bau eines Schienenwegs über Erzindjan und Erzerum erleichtert werden.

## 2. Die Linie von Mudania nach Brussa.

Es war dies eine schmalspurige Bahn. Nachdem die Konzessionäre darauf verzichtet hatten, sie in Betrieb zu nehmen, war sie seit mehreren Jahren verlassen, als im Jahre 1891 Herr Nagelmakers durch den Firman vom 22. Februar die Konzession wieder erlangte und die Bahn in eine normalspurige verwandelte. Sie wurde 1892 dem Betriebe übergeben.

Diese kleine Linie (45 km) hat ihre Bedeutung darin, dass sie eine der wichtigsten Städte Kleinasiens, Brussa (ungefähr 80 000 Einwohner), mit dem Meere verbindet.

## 3. Die Linie Smyrna-Kassaba und ihre Erweiterungen.

Das Netz der Provinz (Vilayet) Aidin, welches allein die Hälfte der türkischen Eisenbahnen in Asien ausmacht, ist zwischen zwei englischen Gesellschaften vertheilt: die Gesellschaft der Eisenbahn von Smyrna nach Kassaba (the Smyrna and Cassaba Railway Co.) und die Gesellschaft der osmanischen Eisenbahn (the Ottoman Railway Co.) oder Smyrna-Aidin-Gesellschaft.

Der Bau der Linie Smyrna-Kassaba wurde im Frühling 1864 angefangen. Seit 1865 hat man die kleine Linie, welche die Stadt Burnabad bedient, und eine Strecke der Hauptlinie bis Menemen (31 km) dem Betriebe übergeben. Im Jahre 1866 wurde die Linie bis Kassaba (93 km) und im Jahre 1873 bis Ala-Scheher eröffnet. Erst vor kurzem wurde eine Zweigbahn von Magnesia nach Soma in zwei Sektionen, Magnesia-Ak-Hissar (50 km) 1889 und Ak-Hissar-Soma (42 km) 1890 eröffnet. Das heutzutage von der Eisenbahngesellschaft Smyrna-Kassaba betriebene Netz setzt sich in folgender Weise zusammen:

| | | |
|---|---|---|
| Smyrna-Ala Scheher (Hauptlinie) . . . . | km | 166,1 |
| Smyrna-Burnabad (Vorstadtlinie) . . . . | „ | 7,6 |
| Magnesia-Soma (Zweigbahn) . . . . . | „ | 92,5 |
| | km | 266,2 |

Fortsetzungen dieses Netzes sind schon projektiert; von Ala-Scheher nach Gobek (85 km) von Soma nach Su-Sigürligüi 160 km) und von Burnabad nach Burnabaschi (8 km.)

Die Anfangsstation liegt am Eingange der Stadt Smyrna dem Meeresufer gegenüber. Von dem Bahnhofe ausgehend überschreitet die Bahn zuerst den Fluss Meles, durchschneidet die Linie von Aidin, geht dann längs der Küste des Golfes von Smyrna und erreicht in einem Bogen die Station von Menemen unweit des Flusses Djedrj-Tschai (des alten Hermus). Die Linie Smyrna-Ala-Scheher bedient 17 Stationen, von denen Menemen, Magnesia, Kassaba und Ala-Scheher die wichtigsten sind. Ein Zug zirkuliert täglich zwischen Smyrna und Ala Scheher und umgekehrt: ein zweiter Zug bedient die Strecke Magnesia-Smyrna. Die Geschwindigkeit beläuft sich bis zu 30 km in der Stunde.

Die kleine Linie, welche Smyrna mit der Vorstadt Burnabad, wo viele Einwohner ihre Villas besitzen, verbindet, wird täglich durch neun Züge bedient.

Die Zweigbahn, welche von Magnesia ausgeht, geht zuerst nach Nord-Ost bis Ak-Hissar, dann wendet sie sich nach Nord-West und behält diese Richtung bis zu ihrem Ende. Diese Zweigbahn verbindet 8 Stationen, von denen Ak-Hissar, Kirkagatsch und Soma die bemerkenswerthesten sind.

## 4. Die Linie Smyrna-Aidin und ihre Erweiterungen.

Diese Linie ist eine der ältesten des osmanischen Reiches, weil ihr Bau bereits 1858, angefangen wurde. Später wurde die Hauptlinie bis Saraiköi und dann bis Diner fortgesetzt. Es wurden einige Zweigbahnen hergestellt, von denen die letzten, die von Balatschik nach Sokia und von Gondjeli nach Denizlu, erst vor drei Jahren, 1890, dem Verkehre übergeben wurden.

Das heutzutage im Betriebe stehende Netz setzt sich folgendermassen zusammen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Hauptlinie: | Smyrna-Aidin-Saraiköi-Diner . | km | 375 |
| Zweigbahnen: | Tabati-Tirch . . . . . . . | „ | 80 |
| | Balatschik-Sokia . . . . . | „ | 22 |
| | Gondjeli-Denizlu . . . . . | „ | 9 |
| | | km | 456 |

Eine Menge von Zweigbahnen sind im Bau begriffen oder projektiert.

Der Bahnhof von Smyrna (gesondert von dem der Linie Smyrna-Kassaba) liegt am Ufer des Meeres, am Ende der Stadt. Ein zweiter Bahnhof befindet sich an der Karawanenbrücke, fast im Innern der Stadt. Zwischen diesen zwei Stationen überschreitet die Bahn den Fluss Meles und kreuzt die Linie von Kassaba. Dann läuft sie nach dem Süden, durchschneidet eine Reihe von kleinen Ebenen, und trifft Kütschuk-Mendere, dessen rechtem Ufer sie bis zur Station Ayasoluk folgt. Dann nimmt sie in dem Thale des Büyuk-Mendere (des alten Meander) eine südliche Richtung. Hier ist die Bezirkstadt Aidin, deren Namen die ganze Provinz trägt. Zwischen Smyrna und Aidin zählt man 15 Stationen, mit einer mittleren Entfernung von 8 km. Alle Theile der Linie bis Saraiköi werden von zwei Zügen täglich befahren. Die Zweigbahnen sind von geringer Bedeutung und, wie oben zu sehen war, nur sehr kurze Rümpfe.

## 5. Die Linie Mersina-Adana.

Die Linie Mersina-Adana ist eine schmalspurige Bahn, welche die Hafenstadt Mersina mit den wichtigsten Städten Tarsus und Adana verbindet Die letzte ist der Hauptort des Vilagets desselben Namens. Diese Linie wurde 1882 einem Griechen (türkischen Unterthanen) konzessioniert und in zwei Jahren gebaut, um sofort einer englischen Gesellschaft verkauft zu werden.

Die Bahn, welche längs der Strasse von Mersina nach Adana geht, liegt auf einem ganz platten Terrain und bot demnach keine Schwierigkeiten. Sie hat eine Länge von 66 km 800 m.

## 6. Die Linie Jaffa-Jerusalem.

Die einzige heutzutage existierende Eisenbahn der asiatischen Türkei, ausserhalb Klein-Asiens, ist die von Jaffa nach Jerusalem, die im Winter des Jahres 1892 eröffnet wurde. Die Konzession datiert seit 1889, im folgenden Jahre wurden die Bauarbeiten begonnen.

Die Linie hat eine Länge von 87 km, wovon ein Theil auf einem sehr schwierigen Terrain gebaut ist. Die Hauptorte zwischen den beiden Endstationen sind Ramleh und Lidda. Die Strecke von Jaffa nach Jerusalem wird in drei Stunden zurückgelegt. Täglich geht ein Zug nach jeder Richtung.

## 7. Die projektierten Linien.

Bei der Besprechung der Linie Haider-Pascha-Angora haben wir schon die verschiedenen Projekte bezüglich der Linie von Angora nach Kaisarieh und nach Bagdad und der Linie von Eski-Scheher nach Konich zur Erwähnung gebracht.

Um uns nicht mit den unzähligen, für verschiedene Gegenden der asiatischen Türkei, besonders für Syrien, erlangten oder nachgesuchten Konzessionen beschäftigen zu müssen, von denen viele schon im Voraus zum Tode verurtheilt sind, erwähnen wir nur die wichtigsten Projekte, deren Ausführung in einer kürzeren Zeit möglich ist.

Im Jahre 1891 erwarb eine belgische Gesellschaft die Konzession für eine ganz Kleinasien von Norden nach Süden durchgehende Linie von Samsum am Schwarzen Meere über Siwas nach dem Golfe Alexandrette's. Im nächsten Jahre aber wurde die Konzession infolge Nichterfüllung einiger Klauseln ungültig.

Im Jahre 1890 erlangte Herr Nagelmakers die Konzession einer Linie von Panormo (auf dem Marmarameere) nach Konich über Balikesri, Uschak und Afion nach Karahissar. Die Konzession wurde auch bald aufgehoben, nachdem die oben erwähnte Konzession Eski-Scheher-Konich der deutschen Gesellschaft Haider-Pascha-Angora ertheilt worden war. Dann wurde wieder um sie nachgesucht.[1])

Die Linie von Saint-Jean d'Acre nach Damas war schon einer englischen Gesellschaft konzessioniert, im letzten Jahre wurde

---

[1]) In der letzten Zeit kündigte eine Depesche von Konstantinopel die Konzession einer Linie von Ala-Scheher (Endstation der Linie Smyrna-Kassaba) nach Afion-Karahissar an.

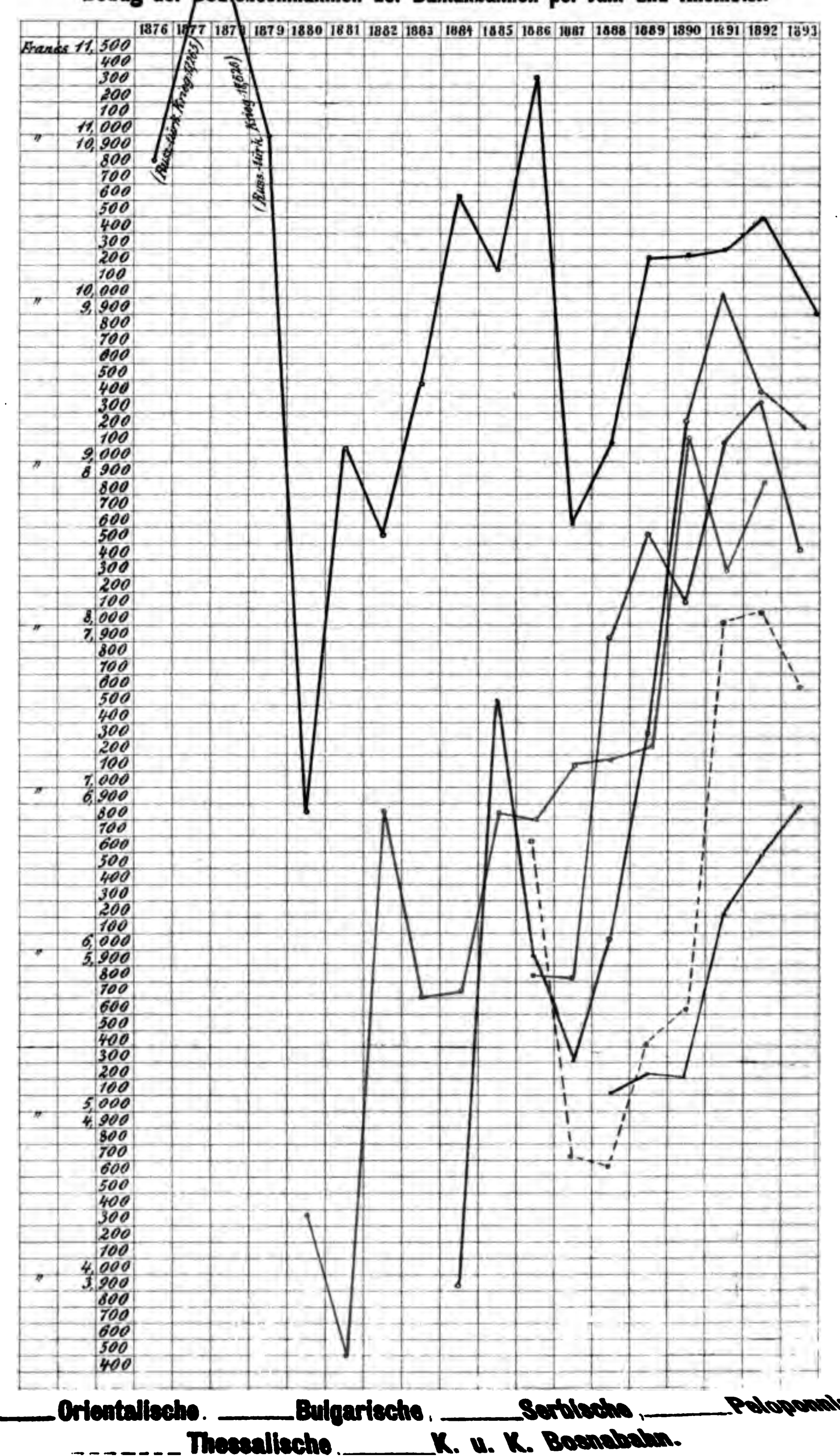
sie infolge des Erlöschens der ersten Konzession derselben Gesellschaft von neuem ertheilt. Ausser der Hauptlinie mit einer Länge von 185 km wird dieses Netz noch vier Zweigbahnen haben, von denen die wichtigste 90 km lang sein wird.

Endlich konzessionierte man in der letzten Zeit noch eine Linie von Damas nach Biredjik über Homs, Hama und Alep. Diese Linie wird eine Länge von 550 km haben.



# (Graphische) Tabelle № 25.

## Betrag der Betriebseinnahmen der Balkanbahnen per Jahr und Kilometer.



# (Graphische) Tabelle № 26.

**Betrag der Betriebsausgaben der Balkanbahnen per Jahr und Kilometer.**



Francs festgesetzte Aktienkapital, von dem sie zunächst 20 % am 15. Oktober 1889 10 % und weiter bis Ende 1891 20 % einzahlte. Zur Beschaffung der Baumittel beschloss die am 15. August 1889 abgehaltene Generalversammlung, 5 %ige steuerfreie Schuldverschreibungen im Nennbetrage von 65 280 000 Mark = 3 200 000 Pfd. St. = 80 000 000 Francs in 15 000 Stücken von je 408 Mark, in 23 000 Stücken von je 2040 Mark und in 1200 Stücken von je 10 200 Mark ausgegeben. Von dieser Anleihe wurden am 22./23. Januar 1890 in Deutschland und England 20 000 000 Mark zum Kurse von 86 %, am 16. Januar 1891 in Deutschland 16 320 000 Mark zum Kurse von 87.50 % zur Zeichnung aufgelegt. Der Rest wurde bis zum 1. Juni 1892 allmählig freihändig zum Tageskurse verkauft.

Die Bauarbeiten wurden im Jahre 1889 angefangen und im Winter 1892 vollendet. Die verschiedenen Strecken wurden folgendermassen eröffnet:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Im Jahre | 1890 | von | Ismid nach Ada-Bazar | km. | 60 |
| „ „ | „ | „ | Ada-Bazar nach Lefke | „ | 103 |
| „ „ | 1891 | „ | Lefke-Ine-Onu . . . | „ | 60 |
| „ „ | 1892 | „ | Ine-Onu-Angora . . . | „ | 234 |
| | | | | km | 457 |
| hiezu die Linie Ismid-Haider-Pascha . . | | | | „ | 91 |

Im ganzen ergibt sich daher eine Länge von 548 km mit 44 Stationen. Vier Züge befahren täglich die Linie zwischen Haider-Pascha und Pantischion hin und zurück, zwei gehen bis Ismid und ein einziger befährt die ganze Linie.

Die Linie nimmt ihren Ausgang von Haider-Pascha, 4 km südlich von Skutari am Marmara-Ufer unweit von dem Eingange des Bosporus, und zieht sich längs der Marmara-Küste und der des Golfes von Ismid hin. Von hier dringt sie immer mehr nach dem Osten zu ins Innere des Landes bis in die Nähe von Ada-Bazar an dem Flusse Sakaria. Dann wendet sich die Bahn nach dem Süden, ohne den Fluss zu überschreiten und zieht sich längs des linken Ufers desselben und dann weiter längs des Zuflusses Kara-Su hin. Im Eski-Scheher nimmt die Linie eine süd-östliche Richtung an, überschreitet den Pursak, einen anderen Zufluss des Sakaria, dann den

Sakaria selbst und erreicht, ein wenig ihre Richtung nach Nord-Ost drehend, Angora. Der Bau wurde ohne grosse Schwierigkeiten ausgeführt.

Bei der Konzessionierung der Linie Ismid-Angora fasste man diesselbe als eine Strecke der grossen Bahn nach Mesopotamien und dem persischen Golfe auf. Während einiger Jahren schien die zweite Hälfte des Projektes verloren zu sein; in der letzten Zeit aber trat die türkische Regierung, nachdem sie das Terrain durch ihre Stabsoffiziere hatte studieren lassen, in Rücksprache mit der deutschen Gesellschaft der anatolischen Eisenbahnen (H. Kaulla). Diese Gesellschaft gab gerne nach, aber nur unter der Bedingung einer Kompensation, indem man ihr die Konzession einer, bessere Zukunft versprechenden, reichere Länder verbindenden Zweiglinie nach Konich gestatten sollte. Um diese Konzession wurde aber noch von zwei anderen Gesellschaften nachgesucht: von H. Nagelmakers, dem Konzessionär der Eisenbahn Mudania-Brussa, und von der englischen Gesellschaft Smyrna-Kassaba, Nach einem lebhaften Ringen zwischen den Repräsentanten der drei Grossmächte (Deutschland, Frankreich und England) in Konstantinopel erlangte die deutsche Gesellschaft die Konzession. Demnach hat sich Herr Kaulla noch folgende Linien ausgewirkt:

1) Eine Fortsetzung der Linie Haider-Pascha-Angora bis nach Kaisarieh und von da bis Badgad über Biredjik (am Euphrat). Die Gesellschaft hat drei Jahre Zeit, um ihre Endentschliessung über den zweiten Theil dieses Projektes auszusprechen.
2) Eine Zweigbahn von Eski-Scheher nach Konich;
3) Eine Zweigbahn von Ada-Bazar nach Erekli an dem Schwarzen Meere; in der Nähe dieser Bahn befinden sich wichtige Steinkohlengruben.

Was die Linie Angora-Biredjik betrifft, so ist zu bemerken, dass vom strategischen Standpunkte aus eine andere mehr nach Nord-Osten gerichtete Bahn über Siwas, Karput und Diarbekir für die türkische Regierung vortheilhafter wäre. Auf diese Weise würde sich die Linie näher an den östlichen Grenzen des türkischen Gebietes befinden und den Bau eines Schienenwegs über Erzindjan und Erzerum erleichtert werden.

## 2. Die Linie von Mudania nach Brussa.

Es war dies eine schmalspurige Bahn. Nachdem die Konzessionäre darauf verzichtet hatten, sie in Betrieb zu nehmen, war sie seit mehreren Jahren verlassen, als im Jahre 1891 Herr Nagelmakers durch den Firman vom 22. Februar die Konzession wieder erlangte und die Bahn in eine normalspurige verwandelte. Sie wurde 1892 dem Betriebe übergeben.

Diese kleine Linie (45 km) hat ihre Bedeutung darin, dass sie eine der wichtigsten Städte Kleinasiens, Brussa (ungefähr 80 000 Einwohner), mit dem Meere verbindet.

## 3. Die Linie Smyrna-Kassaba und ihre Erweiterungen.

Das Netz der Provinz (Vilayet) Aidin, welches allein die Hälfte der türkischen Eisenbahnen in Asien ausmacht, ist zwischen zwei englischen Gesellschaften vertheilt: die Gesellschaft der Eisenbahn von Smyrna nach Kassaba (the Smyrna and Cassaba Railway Co.) und die Gesellschaft der osmanischen Eisenbahn (the Ottoman Railway Co.) oder Smyrna-Aidin-Gesellschaft.

Der Bau der Linie Smyrna-Kassaba wurde im Frühling 1864 angefangen. Seit 1865 hat man die kleine Linie, welche die Stadt Burnabad bedient, und eine Strecke der Hauptlinie bis Menemen (31 km) dem Betriebe übergeben. Im Jahre 1866 wurde die Linie bis Kassaba (93 km) und im Jahre 1873 bis Ala-Scheher eröffnet. Erst vor kurzem wurde eine Zweigbahn von Magnesia nach Soma in zwei Sektionen, Magnesia-Ak-Hissar (50 km) 1889 und Ak-Hissar-Soma (42 km) 1890 eröffnet. Das heutzutage von der Eisenbahngesellschaft Smyrna-Kassaba betriebene Netz setzt sich in folgender Weise zusammen:

| | | |
|---|---|---|
| Smyrna-Ala Scheher (Hauptlinie) . . . . | km | 166,1 |
| Smyrna-Burnabad (Vorstadtlinie) . . . . | „ | 7,6 |
| Magnesia-Soma (Zweigbahn) . . . . . | „ | 92,5 |
| | km | 266,2 |

Fortsetzungen dieses Netzes sind schon projektiert; von Ala-Scheher nach Gobek (85 km) von Soma nach Su-Sigürligüi 160 km) und von Burnabad nach Burnabaschi (8 km.)

Die Anfangsstation liegt am Eingange der Stadt Smyrna dem Meeresufer gegenüber. Von dem Bahnhofe ausgehend überschreitet die Bahn zuerst den Fluss Meles, durchschneidet die Linie von Aidin, geht dann längs der Küste des Golfes von Smyrna und erreicht in einem Bogen die Station von Menemen unweit des Flusses Djedrj-Tschai (des alten Hermus). Die Linie Smyrna-Ala-Scheher bedient 17 Stationen, von denen Menemen, Magnesia, Kassaba und Ala-Scheher die wichtigsten sind. Ein Zug zirkuliert täglich zwischen Smyrna und Ala Scheher und umgekehrt: ein zweiter Zug bedient die Strecke Magnesia-Smyrna. Die Geschwindigkeit beläuft sich bis zu 30 km in der Stunde.

Die kleine Linie, welche Smyrna mit der Vorstadt Burnabad, wo viele Einwohner ihre Villas besitzen, verbindet, wird täglich durch neun Züge bedient.

Die Zweigbahn, welche von Magnesia ausgeht, geht zuerst nach Nord-Ost bis Ak-Hissar, dann wendet sie sich nach Nord-West und behält diese Richtung bis zu ihrem Ende. Diese Zweigbahn verbindet 8 Stationen, von denen Ak-Hissar, Kirkagatsch und Soma die bemerkenswerthesten sind.

## 4. Die Linie Smyrna-Aidin und ihre Erweiterungen.

Diese Linie ist eine der ältesten des osmanischen Reiches, weil ihr Bau bereits 1858, angefangen wurde. Später wurde die Hauptlinie bis Saraiköi und dann bis Diner fortgesetzt. Es wurden einige Zweigbahnen hergestellt, von denen die letzten, die von Balatschik nach Sokia und von Gondjeli nach Denizlu, erst vor drei Jahren, 1890, dem Verkehre übergeben wurden.

Das heutzutage im Betriebe stehende Netz setzt sich folgendermassen zusammen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Hauptlinie: | Smyrna-Aidin-Saraiköi-Diner . | km | 375 |
| Zweigbahnen: | Tabati-Tirch . . . . . . . | „ | 80 |
| | Balatschik-Sokia . . . . . . | „ | 22 |
| | Gondjeli-Denizlu . . . . . . | „ | 9 |
| | | km | 456 |

Eine Menge von Zweigbahnen sind im Bau begriffen oder projektiert.

Der Bahnhof von Smyrna (gesondert von dem der Linie Smyrna-Kassaba) liegt am Ufer des Meeres, am Ende der Stadt. Ein zweiter Bahnhof befindet sich an der Karawanenbrücke, fast im Innern der Stadt. Zwischen diesen zwei Stationen überschreitet die Bahn den Fluss Meles und kreuzt die Linie von Kassaba. Dann läuft sie nach dem Süden, durchschneidet eine Reihe von kleinen Ebenen, und trifft Kütschuk-Mendere, dessen rechtem Ufer sie bis zur Station Ayasoluk folgt. Dann nimmt sie in dem Thale des Büyuk-Mendere (des alten Meander) eine südliche Richtung. Hier ist die Bezirkstadt Aidin, deren Namen die ganze Provinz trägt. Zwischen Smyrna und Aidin zählt man 15 Stationen, mit einer mittleren Entfernung von 8 km. Alle Theile der Linie bis Saraiköi werden von zwei Zügen täglich befahren. Die Zweigbahnen sind von geringer Bedeutung und, wie oben zu sehen war, nur sehr kurze Rümpfe.

## 5. Die Linie Mersina-Adana.

Die Linie Mersina-Adana ist eine schmalspurige Bahn, welche die Hafenstadt Mersina mit den wichtigsten Städten Tarsus und Adana verbindet Die letzte ist der Hauptort des Vilagets desselben Namens. Diese Linie wurde 1882 einem Griechen (türkischen Unterthanen) konzessioniert und in zwei Jahren gebaut, um sofort einer englischen Gesellschaft verkauft zu werden.

Die Bahn, welche längs der Strasse von Mersina nach Adana geht, liegt auf einem ganz platten Terrain und bot demnach keine Schwierigkeiten. Sie hat eine Länge von 66 km 800 m.

## 6. Die Linie Jaffa-Jerusalem.

Die einzige heutzutage existierende Eisenbahn der asiatischen Türkei, ausserhalb Klein-Asiens, ist die von Jaffa nach Jerusalem, die im Winter des Jahres 1892 eröffnet wurde. Die Konzession datiert seit 1889, im folgenden Jahre wurden die Bauarbeiten begonnen.

Die Linie hat eine Länge von 87 km, wovon ein Theil auf einem sehr schwierigen Terrain gebaut ist. Die Hauptorte zwischen den beiden Endstationen sind Ramleh und Lidda. Die Strecke von Jaffa nach Jerusalem wird in drei Stunden zurückgelegt. Täglich geht ein Zug nach jeder Richtung.

## 7. Die projektierten Linien.

Bei der Besprechung der Linie Haider-Pascha-Angora haben wir schon die verschiedenen Projekte bezüglich der Linie von Angora nach Kaisarieh und nach Bagdad und der Linie von Eski-Scheher nach Konich zur Erwähnung gebracht.

Um uns nicht mit den unzähligen, für verschiedene Gegenden der asiatischen Türkei, besonders für Syrien, erlangten oder nachgesuchten Konzessionen beschäftigen zu müssen, von denen viele schon im Voraus zum Tode verurtheilt sind, erwähnen wir nur die wichtigsten Projekte, deren Ausführung in einer kürzeren Zeit möglich ist.

Im Jahre 1891 erwarb eine belgische Gesellschaft die Konzession für eine ganz Kleinasien von Norden nach Süden durchgehende Linie von Samsum am Schwarzen Meere über Siwas nach dem Golfe Alexandrette's. Im nächsten Jahre aber wurde die Konzession infolge Nichterfüllung einiger Klauseln ungültig.

Im Jahre 1890 erlangte Herr Nagelmakers die Konzession einer Linie von Panormo (auf dem Marmarameere) nach Konich über Balikesri, Uschak und Afion nach Karahissar. Die Konzession wurde auch bald aufgehoben, nachdem die oben erwähnte Konzession Eski-Scheher-Konich der deutschen Gesellschaft Haider-Pascha-Angora ertheilt worden war. Dann wurde wieder um sie nachgesucht.[1])

Die Linie von Saint-Jean d'Acre nach Damas war schon einer englischen Gesellschaft konzessioniert, im letzten Jahre wurde

[1]) In der letzten Zeit kündigte eine Depesche von Konstantinopel die Konzession einer Linie von Ala-Scheher (Endstation der Linie Smyrna-Kassaba) nach Afion-Karahissar an.

